

Handläggare
Sofia Regnell
Telefon: 0850809021

Till
Kungsholmens stadsdelsnämnd
2020-08-27

Sjötrafikutredning del 1

Svar på remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2020/690.

Förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik, i syfte att öka den regionala tillgängligheten genom att korta av restider och planera kollektivtrafiken resurseffektivt. Utredningen är nu remitterad till bland annat Stockholm stad, där kommunstyrelsen samordnar stadens gemensamma svar.

Utredningens förordade inriktning, med planeringsår 2025, är att sjötrafiken ska kopplas samman mer med landkollektivtrafiksystemet som medför att det blir enklare att resa med sjötrafiken som en naturlig del av kollektivtrafiksystemet. Tidigare utredningars pendelbåtlinjer finns också med i planering för ny sjötrafik, detta innebär nya kopplingar med sjötrafik på sträckorna Norra Ulvsunda–Gamla Stan och Norra Ulvsunda–Hägersten. Likaså förutsätts kommande försök med nya pendelbåtlinjer till Vaxholm och Värmdö fortgå.

I den växande stockholmsregionen kan en utvecklad sjötrafik bidra till att komplettera och avlasta landkollektivtrafiken, vilket både kan innebära en ökad tillgänglighet i regionen samt en minskad klimatpåverkan. Förvaltningen välkomnar en utveckling av pendelbåttrafiken, som för Stockholms innerstad och Kungsholmen innebär en ökad tillgänglighet både för arbetspendlingen till alla de arbetsplatser som finns inom 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.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har remitterat Region Stockholms Sjötrafikutredning, om behovet av sjötrafik i regionen, med planeringsår 2025 med en framåtblick på cirka 10 år, till bland annat Kungsholmens stadsdelsnämnd för besvarande. Yttrandet ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 31 augusti 2020.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Ärendet

Bakgrund

Region Stockholm bedriver en omfattande kollektiv sjötrafik i Stockholms skärgård samt pendelbåttrafik på ett antal linjer i Mälaren och Saltsjön i egenskap av att vara regional kollektivtrafikmyndighet. Sjötrafiken är upphandlad och utförs av trafikoperatörer inom en handfull trafikområden samt ett antal linjer. Trafiken bedrivs med egenägda samt med operatörsägda fartyg. Skärgårdstrafiken har gamla anor och har bedrivits på ungefär samma vis under en längre tid. Pendelbåttrafiken är i delar en nyare företeelse med tillkommande linjer under 2000-talet som kompletterar linjer som funnits en längre tid.

Landstingsfullmäktige beslöt i ”Budget 2019 för Region Stockholm”, LS 2017-1455, att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik. Ett första steg är att grundligt och strategiskt utreda hur framtidens sjötrafik ska se ut. Utredningen ska omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens fartygsflotta. Framtidens fartygsflotta omfattar både pendelbåt- och skärgårdstrafiken. Utredningsarbetet ska ske i nära dialog och tillsammans med boende och näringsidkare i skärgården. Besluten återfinns även i Budget för 2020 för region Stockholm, RS 2019-0829.

I genomförd ”Strategisk pendelbåtsutredning”, TN 2017-1363, identifierades behov av att planera sjötrafiken (pendelbåttrafik och skärgårdstrafik) utefter ett systemtänk samt att sjötrafiken planeras ihop med kollektivtrafiken på land på ett mer effektivt sätt. Likaså belystes behovet av nya fartyg och hållplatser (bryggor och/eller pontoner) dels för att det saknas fartyg och hållplatser och dels för att befintlig flotta är ålderstigen och i flera fall har passerat dess tekniska livslängd.

Syfte och mål

Syftet med sjötrafikutredning del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsår 2025 med en framåtblick på cirka 10 år. Ett viktigt mål för utredningen är att genomföra arbetet i samverkan med relevanta aktörer i regionen. Utredningen ska visa på sjötrafikens samlade utformning i Mälaren, Saltsjön och i Stockholms skärgård. Även andra delar av sjötrafiksystemet utreds översiktligt. Det handlar exempelvis om kopplingar till andra trafikslag, tillgänglighet (fysisk samt upplevd), resenärsmiljöer, depåfunktioner samt utformning av trafikbryggor.

Effekter som sjötrafikutredning del 1 ska uppnå är att tillsammans med övrig allmän kollektivtrafik öka den regionala tillgängligheten – för såväl stadsnära trafik som till skärgården, korta av restider och planera kollektivtrafiken resurseffektivt. Vidare ska sjötrafikutredning del 1 medföra att ett ändamålsenligt fartyg kan utredas vidare i sjötrafikutredning del 2. I framtagandet av nya fartyg och bryggor är det viktigt att en standardisering av fartyg och bryggor utreds för att nå ekonomisk effektivitet, hög säkerhet och hög tillgänglighet.

Arbetsprocess

Arbetet med sjötrafikutredning del 1 har haft ett stort inslag av samråd samt dialog med berörda.

- Samråd har genomförts med berörda kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen samt intresseorganisationer. Samråden har syftat till information, delaktighet och dialog.
- En enkätundersökning med fastboende på kärnöar i skärgården har genomförts. Enkäten är en central delmängd i det underlag som använts för att utarbeta sjötrafikutredningen.
- Samråd har genomförts med näringsliv och intresseorganisationer i skärgården.
- Sjötrafikutredning har varit föremål för en remiss hos berörda aktörer och inkomna synpunkter har beaktats vid sammanställningen av slutresultatet.

Projektet sjötrafikutredningen har haft löpande avstämningar med de pågående projekten för framtagande av ny kollektivtrafikplan och trafikkoncept i syfte att sjötrafiken ska bli en mer integrerad del av kollektivtrafiksystemet.

Övergripande mål och effektmål för sjötrafiken

För att kunna utforma en framtida sjötrafik, utreda vilken typ av nya fartyg ska användas samt se över systembehov för sjötrafiken,

behöver systemet ha en samlad förmåga att omhänderta relevanta mål. Övergripande mål hämtas framförallt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Waxholmsbolagets ägardirektiv, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 samt Landsbygds och skärgårdstrategin, 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 på övergripande kollektivtrafikens inriktning mot år 2030. Sjötrafiken har bäring på de flesta av målen och dess fokusområden. 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 (RUFSS 2050). Skärgården i Stockholms län klassas som glesbefolkad landsbygd. Befolkningsutvecklingen i skärgården är betydligt svagare än övriga landsbygdsområden och regionen som stort. Befolkningsammansättningen av de bofasta i skärgården utgörs av en större andel äldre befolkning i jämförelse med Stockholms län som helhet. Könsfördelningen är relativt 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 antalet resenärer hos sjötrafiken under sommarmånaderna.

RUFSS 2050

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) 2050 utgör en viktig planeringsförutsättning för arbete med sjötrafiken i skärgården. I RUFSS 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.

Kärnöar fungerar som servicepunkter för boende på kringliggande öar, turism och friluftsliv. Det som kännetecknar kärnöarna är framförallt att de saknar vägförbindelser till fastlandet och därför behöver trafikförsörjas med hjälp av kollektivtrafiken året om. Kärnöarnas koppling till land sker genom elva replipunkter som identifieras i RUFSS 2050. Här finns kopplingar mellan sjötrafiken och landburen kollektivtrafik. Sammantaget utgör kärnöar och replipunkter strukturerade förutsättningar för sjötrafiken. RUFSS 2050, anger ett miniutbud av kollektivtrafik som bör finnas mellan kärnö och respektive replipunkt. Denna, så kallad bastrafik, är satt till två turer på morgon/förmiddag och omvänt tillbaka under eftermiddag/kväll, dessutom ska varje kärnö även ha en senare kvällstur en vardag per vecka.

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.

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. Kollektivtrafiken ska möjliggöra för tillgång till exempelvis sjukvård, kommunal service och tillgodose behoven av tillgång till mataffärer, skolor, med mera. 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 och koncentrerat till ett par reserelationer. 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. Direkttrafiken under sommarhalvåret innebär långa restider (upp till 4,5 timmar) vilket medför låg turtäthet.

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 ca 40 fartyg in från trafikleverantörer för att utföra trafiken. 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 och kostnaden för den köpta trafiken uppgår till cirka 355 miljoner kronor (budget 2020).

Pendelbåttrafiken, som primärt knyter ihop olika delar av den centrala regionen, syftar främst till att komplettera och avlasta landkollektivtrafiken. Linjer finns främst kring ”trånga snitt” i gatu- och vägnätet och kollektivtrafiken på land samt där restiden med sjötrafik är bättre än med landkollektivtrafik. Till skillnad från skärgårdstrafiken ska pendelbåttrafiken uppnå samhällsnytta i form av utvidgad utbildnings- och arbetsmarknadsregion, minskning av klimatpåverkan och tillgång till fritidsaktiviteter. Den fartygsflotta som används i pendelbåttrafiken 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. Pendelbåttrafiken utförs i SL:s varumärke och har samma taxa som buss- och spårtrafiken i regionen. Antalet påstigningar i pendelbåttrafiken ökar succesivt från år till år, 2019 skedde 4 miljoner påstigningar. Budget för köpt trafik ligger för år 2020 på 170 miljoner kronor.

Trafiken i skärgården

Kollektivtrafiken i skärgården består av reguljär pendlartrafik för fast- och deltidboende, 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, beroende på år kan antalet dagar i varje tidtabellperiod variera. Skärgården i regionen täcker en geografiskt stor och utspridd yta, från Arholma i norr till Landsort i söder är det dryga 142 kilometer fågelvägen.

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.

Koppling 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. Framförallt för de fastboende är det viktigt att kunna ha åtkomst till sina kommuncentra, och i förlängningen till regioncentra, där de finner sin samhällsservice i form av apotek, läkare, mataffärer, statliga samhällsfunktioner och mycket annat. Goda kopplingar som fungerar tillfredsställande möjliggör även större arbetspendling, vilket hela regionen drar nytta av.

Pendelbåttrafik

Pendelbåttrafiken bedrivs under SL:s varumärke och taxa, och trafikerar i mer stadsnära lägen i och omkring Stockholm. I nuläget finns det tre linjer. Ytterligare två linjer är på gång vilka ska trafikera på försök med start under perioden 2020 – 2024. Pendelbåttrafikens huvudsakliga syfte är att komplettera den befintliga väg och spårbundna trafiken på land. Pendelbåttrafiken

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 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.

Resande pendelbåtlinjer

Antalet påstigningar i pendelbåttrafiken ökar succesivt från år till år och 2019 skedde 4 miljoner påstigningar. Ökningarna går dels att härleda till att pendelbåtarna trafikförsörjer områden som på senare tid exploaterats med bostäder och till viss del arbetsplatser. Detta gäller framförallt vid Västra Sicklaön och Nacka Strand där resvägen på vatten erbjuder en smidig och gen res mot Stockholms innerstad. Dessutom är det möjligt att ta med sig sin cykel ombord på fartygen vilket skapat en ny typ av resenär som gärna kombinerar cykeln och kollektivtrafiken i större utsträckning, något som kan härledas till att flest resor sker under sommarperioden då klimaten är mer cykelvänligt. På Linje 80 har antalet medtagna cyklar ökat, vilket indikerar att kombinationsresor är ett växande alternativ i stråk som berörs av linjen.

Resandet inom pendelbåttrafiken har sett en ökning under senare år, framförallt på linje 80 och 89. Det ska dock tilläggas att utbudet på båda dessa linjer har fått betydande förbättringar sedan de startade. I genomförda undersökningar har det konstaterats att utökningar av utbudet på Linje 89 har lockat tidigare bilister till kollektivtrafiken. För linje 82 är resandet mer stadigt med en liten minskning sedan 2017. Minskningen på linje 82 kan till viss del härledas till ombyggnationen av slussen, vilket påverkar tillgängligheten och bytesmöjligheterna mellan olika färdmedel inom kollektivtrafiken.

I närtid kommande försökslinjer i Saltsjön

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.

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 90 % vid utgången av år 2021. Detta kommer innebära att sjötrafikens utsläpp av växthusgaser kommer att minska kraftigt under den kommande tvåårsperioden. Jämförelsevis hade busstrafiken år 2019 96 % andel förnybar energi.

Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider minskar till följd av hårdare kravställning på nyare maskiner för fartygens framdrift. Till skillnad mot landtrafiken orsakar inte sjötrafik utsläpp av partiklar genom friktion mellan däck och asfalt. Sjötrafikens energianvändning minskar, den är högre än spår- och landtrafiken sett till förbrukning per personkilometer. Dock så bör det tilläggas att fartygen i stort sett alltid befinner sig i utomhusmiljö och behöver energi för uppvärmning medan en del av spår- och landtrafiken uppvärms i fastigheter. Buller förknippas inte med sjötrafiken på samma sätt som spår- och landtrafik där bullerdämpande åtgärder kan behövas sättas in. Likaså uppstår inte barriäreffekter av sjötrafik. Däremot uppstår vågor och svall och det gäller framförallt från det snabbgående äldre tonnage.

Åtgärder och utredningsalternativ

I syfte att utveckla kollektivtrafiken på vatten fokuserar följande avsnitt på att beskriva förutsättningarna och vilka utredningsalternativ som behandlats. Studiens metodik har varit att utgå från styrande och ledande måldokument i syfte att säkerställa att kollektivtrafikens övergripande mål hanteras. Utredningen har utgått från förutsättningen att cirka hälften av Waxholmsbolagets tonnage behöver ersättas inom kommande tioårs period. Med anledning av att ett fartygs tekniska livslängd beräknas till 25 år är det viktigt att utreda behovet av trafik innan utredning av fartygsinvesteringar går vidare.

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

Utredningsalternativ

I utredningen har två tydliga olika alternativ framkommit. Det är dels en utveckling av nuläget som i denna rapport kallas för utredningsalternativ 1 och dels ett utredningsalternativ 2 som har en tydligare koppling till kollektivtrafikens övergripande mål från regionens Trafikförsörjningsprogram samt den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 (RUFS 2050). De alternativ som utredningen föreslår är kopplat till tonnage och vilka effekter olika tonnage skulle kunna få på sjötrafiken, framförallt i skärgården.

Utredningsalternativ 1

Här utgår inriktningen från nuläget i sjötrafiken och med framåtblick över vilka åtgärder det bör planeras för kopplat till utvecklingen i regionen. I takt med att Stockholmsregionen växer med ökad befolkning bör behovet av sjötrafik öka. Det är framförallt i stadsnära lägen som behovet av mer sjötrafik förväntas uppstå. De tidigare studerade sjötrafiklinjerna Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan samt de två försökslinjerna Stockholm–Vaxholm–Rindö och Stockholm–Värmdö förväntas bli av. Pendelbåtstrafiken är en integrerad del i SL-trafiken.

För skärgårdstrafiken innebär detta alternativ inga stora trafikförändringar jämfört med nuläget. Sjötrafiken kommer under vinterhalvåret vara koncentrerad mellan replipunkter och kärnöar med mellanliggande- och omkringliggande öar för att under sommarhalvåret koncentreras mer på att utgå från Stockholm för resor mot kärnöar med mellanliggande- och omkringliggande öar. Trafiken planeras fortsatt samverka med SL-trafiken. Detta alternativ innebär ett behov av att anskaffa liknande fartyg som trafikerar skärgården idag. Trafiken och fartygen dimensioneras efter det rådande behovet av resor under sommarmånaderna med innebörden att det är relativt få men kapacitetsstarka fartyg som trafikförvaltningen ska planera vidare för. Med dessa förutsättningar begränsas möjligheterna till att förbättra turutbudet eller längden på trafikdygnet.

Utredningsalternativ 2

I detta alternativ stärks trafiken upp på helårsbasis med ett utökat turutbud samt längre trafikdygn mellan kärnöar och replipunkter samt även andra öar med behov av trafik. Likaså betyder det att kopplingen till landkollektivtrafiken vid replipunkter och övriga bytespunkter utvecklas i samma takt. Den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg minskas i syfte för att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården. Resor till skärgården kommer att behöva utföras i större utsträckning med att nyttja landkollektivtrafiken till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Detta alternativ betyder att sjötrafiken och fartygen kan dimensioneras efter resebehovet sett till ett helårsperspektiv med en robust grundtrafik som kan stärkas vid högsäsong och exempelvis storhelger. Jämfört med nuläget innebär det fler fartyg som är mindre och snabbare och att skärgårdstrafiken går mot att ha en vintertidtabell och sommartidtabell – i likhet med landkollektivtrafiken.

Med detta alternativ kan antalet turer mellan skärgårdsöar och repli- och bytespunkter öka utan att de ekonomiska konsekvenserna blir för stora. Likaså medger mindre fartyg och en kortare sjöresa möjlighet till minskad restid. För att kunna åstadkomma detta behövs det tydligare koppling mellan den landbaserade kollektivtrafiken och sjötrafiken så att hela resan fungerar smidigt för resenärerna. Detta inkluderar även att skärgårdstrafiken, vilken bedrivs under tjänstevarumärket Waxholmsbolaget, omfattas av samma taxesystem som den land- och delvis sjöburna kollektivtrafiken, vilken idag bedrivs under tjänstevarumärket SL.

Sjötrafiken som utgår från Stockholm förväntas vara befintlig pendelbåttrafik samt de fyra tidigare studerade pendelbåtlinjerna (i likhet med utredningsalternativ 1). Även ångfartygen Västan, Storskär och Norrskär planeras fortsatt för att utgå från Stockholm för resor till skärgården. Dock under Waxholmsbolagets taxesystem. Nuläget visar på att en majoritet av alla skärgårdsresor som påbörjas med sjötrafiken i Stockholm slutar i Vaxholm och Grinda. Vaxholm förväntas ha sjötrafik i SL:s varumärke. Bedömningen är att det kommer finnas behov av en särskild linje till Grinda under sommarhalvåret. Denna linje bör utgå från Stockholm alternativt Vaxholm. Behovet till övriga destinationer i skärgården kommer att tillgodoses genom att resenärer nyttjar landkollektivtrafiken för att byta till sjötrafiken vid befintliga repli- och bytespunkter samt att det även uppstår behov av nya bytespunkter i Norrtälje och Österskär (Österåker).

Strategisk utredning om pendelbåtstrafik, nya linjer

I utredningen om ny pendelbåtstrafik föreslås två linjer att införas, Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan.



Linje Norra Ulvsunda-Gamla stan.

Kungsholmens stadsdelsförvaltning
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

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



Linje Norra Ulvsunda – Hägersten.

Taxor och zoner

De två utredningsalternativen vilar på olika logik vad gäller vilket bolagsflagg som är dominerande i skärgården, samt hur mycket pendelbåttrafiken expanderar från Mälaren och Saltsjön. Två principiella vägar att gå redovisas nedan. Beslut om taxor och zoner är inget som ryms inom denna utredning utan resonemangen ska ses utifrån att olika trafikupplägg antingen bygger på taxor/zoner som i dagsläget, åtskilda, eller mer integrerade, som i utredningsalternativ två.

Utredningsalternativ 1

Den nödvändiga moderniseringen av dagens tonnage innebär att driftkostnaden förväntas öka för skärgårdstrafiken. Driftkostnadens ökning bör mötas av motsvarande prishöjningar av biljettsortimentet för att uppnå, som lägst, en kostnadsneutralitet.

Utredningsalternativ 2

Nytt linjenät för sjötrafiken som innebär att resenärer som ska resa med kollektivtrafik till skärgården från regioncentrum behöver göra resan med flera trafikslag. Byte till sjötrafik sker vid utpekade

bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Sjötrafiken blir därmed en integrerad del av kollektivtrafiksystemet och behov av att än mer förtydliga ”hela resan” blir aktuellt. För att detta ska slå väl ut är bedömningen att ”hela resan” kan genomföras sömlöst så att resenären upplever att det är enkelt att genomföra resan. Detta inkluderar även att skärgårdstrafiken, vilken bedrivs under tjänstevarumärket Waxholmsbolaget, omfattas av samma taxsystem som den land- och delvis sjöburna kollektivtrafiken, vilken idag bedrivs under tjänstevarumärket SL.

Samlad bedömning och rekommendation

Detta kapitel presenterar utredningens samlade bedömning och rekommendationer för inriktning och fortsatt arbete.

Sammanvägd bedömning av effekter och risker

Som utredningen visat medför båda alternativen positiva effekter i varierande grad. Översiktliga risker som har identifierats i Sjötrafikutredning del 1 är likvärdiga oberoende av utredningsalternativ. Alternativen medför dock något olika risker eller potentiellt negativa effekter som följd av respektive trafikupplägg, dessa är inkluderade i följande resonemang.

En utvecklad skärgårdstrafik enligt utredningsalternativ 2 medför stora positiva effekter för fastboende skärgårdsbor. Längre trafikdygn högre turtäthet, samt bättre restider 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, och således fortsatt i utredningsalternativ 1, ger mindre tillskott av trafik som i utredningsalternativ 2 stora effekter. Likaså bedöms dessa åtgärder stärka den regionala tillgängligheten till Stockholms skärgård sett till hela året.

Utredningsalternativ 2 bedöms även vara det bästa alternativet sett till ekonomi och miljö då en stor del av direkttrafiken mellan Stockholm och mellan/ytterskärgården upphör. Framtagen data på beläggningsgraden visar att målet om beläggningsgrad (30 % helår för basår 2015) ej uppfylls ens under juli månad som är dimensionerande för skärgårdstrafiken. Dagens trafikupplägg med dimensionering på direkttrafik för resor med lång restid medför stora konsekvenser på ekonomi och miljö för helåret. Totalkostnaden för en utbudstimme i denna trafik ligger mellan 4500–6000 kronor. Dessa relativt höga kostnader innebär dels att skärgårdstrafiken inte är kostnadseffektiv samt att det innebär begränsningar i turutbud. Utredningsalternativ 2 för med sig en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet som medför

kostnadsbesparingar och det kan i sin tur medföra möjlighet att ha SL-taxa även i skärgårdstrafiken.

Att skärgårdstrafiken kan inkluderas i SL-taxa systemet bidrar mer positivt ur ett regionalt rättviseperspektiv då en minskad reskostnad tillgängliggör skärgården för fler länsbor. För alternativ 1 bedöms det fortsatt finnas behov av att ha separat taxa för skärgårdstrafiken varför denna positiva effekt uteblir. Detta då nyinvesteringar av fartyg liknande dagens tonnage innebär att driftkostnaden förväntas öka för skärgårdstrafiken, vilket innebär att det kommer ske förväntade prishöjningar i WÅABs biljettsortiment för att uppnå kostnadsneutralitet.

Den största risken med att prioritera grundtrafiken framför direkttrafiken i enlighet med utredningsalternativ 2 är att besökande turister i Stockholm kan uppleva att resan ut till skärgården som mindre tillgänglig, då den behöver genomföras med byten mellan trafikslag. Dock bedöms den ökade turtätheten, möjlighet till SL-taxa, samt restidsvinsterna i detta alternativ medföra att fler resenärer kommer vilja genomföra resan till skärgården. Som exempel kan nämnas att det huvudsakliga resandet till Sandhamn och Utö idag redan följer de trafikala principerna i utredningsalternativ 2. Något som ytterligare minimerar risken för negativa effekter för turism i utredningsalternativ 2 är att direkttrafiken till Vaxholm kommer att kvarstå, då det är dit majoriteten av dagens resenärer från Stockholm reser. Likaså finns behov av att ha kvar direktkopplingen till Grinda från Stockholm, dit också en stor andel reser. I utredningsalternativ 2 uppstår nya behov av bytespunkter i Norrtälje samt i Österskär. Likaså bedöms att en taxeändring till SL-taxa bidra till att resan blir mer tillgänglig medan utredningsalternativ 1 förväntas påverka att resan blir mer kostsam för resenären.

Sammantaget bedöms åtgärderna i utredningsalternativ 2 minska risken att turist- och besöksnäring drabbas negativt av trafikförändringen. Det finns istället möjligheter till att turist- och besöksnäringen påverkas positivt sett till ett helårsperspektiv. Utöver detta finns även kommersiell kollektivtrafik som kan utveckla direkttrafiken. Sammantaget så bedöms föreslagna åtgärder i utredningsalternativ 2 bidra till att fler resenärer kommer att åka längre ut i skärgården. Tidigare försök att ändra trafikupplägget i syfte att stärka grundtrafiken och minska direkttrafiken i skärgården har mött på opinion och det kommer sannolikt att ske även denna gång. Mot detta måste

trafikförvaltningens kärnuppgifter ställas, det vill säga rättvis kollektivtrafik i hela länet.

Gällande nyttjande och bevarande av det kulturhistoriska tonnaget finns ingen skillnad mellan respektive alternativ. Ångfartygen Västan, Storskär och Norrskär föreslås fortsatt trafikera i Waxholmsbolagets taxa och ha Stockholm som utgångspunkt för sina resor.

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

I alternativ 1 följer dock en risk av ökad parallelltrafik då nya pendelbåtlinjer i Saltsjön kommer gå parallellt med WÅABs direkttrafik, vilket ej är ett kostnadseffektivt sätt att bedriva kollektivtrafik. Denna risk uppstår ej i utredningsalternativ två. Vad gäller pendelbåttrafiken finns även en vilja hos planerande aktörer och allmänhet att utöka trafiken med fler linjer och förstärkt utbud. Det är av stor vikt att trafikförvaltningen utökar pendelbåttrafiken på ett rimligt sätt för att inte driva på kostnader och konkurrens mellan de egna trafikslagen. Utredningsalternativ 2 minskar den risken då hela sjötrafiken ses som ett integrerat trafikslag i kollektivtrafiksystemet i jämförelse med alternativ 1.

Rekommendation och förslag till fortsatt arbete

Utifrån upprättad sjötrafikutredning lämnas här nedan ett antal rekommendationer. Huvudinriktning för trafikförvaltningens och regionens arbete med sjötrafik föreslås vara utredningsalternativ 2. För att verka i den riktningen behöver ett antal fortsatta steg tas. De beskrivs nedan.

Kungsholmens stadsdelsförvaltning
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

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

- Påbörja Sjötrafikutredning del 2 som ska utreda inriktningar av ett ändamålsenligt tonnage för sjötrafiken som kan utföra de trafikuppgifter som framtiden kräver. Behovet finns oavsett val av utredningsalternativ. Fortsatt utredning

behöver även beakta de resultat som utredning om ägandeformer kommer fram till. I det arbetet behöver tidigare tonnageutredningar aktualiseras och nya dialoger med marknadsaktörer genomföras. Arbetet behöver samordnas med riktlinje för trafikbryggor.

- Påbörja arbetet med behov och inriktning för nya trafikaffärer för sjötrafiken, inklusive arbete med allmän trafikplikt.
- Ta fram en depåplan för sjötrafiken.
- Inleda dialog med Norrtälje och Österåker om behov av nya bytespunkter i de kommunerna.
- Påbörja dialog med berörda väg- och bryggållare samt kommuner i syfte att utveckla replipunkterna för att kunna hantera en trafikutökning.
- Trafikförvaltningen bör upprätta plan för anläggande av bryggor i enlighet med riktlinje trafikbryggor samt denna utredning.
- Gå in i avtal med kommuner som berörs av nya sjötrafiklinjer vad gäller infrastrukturfrågor och hur samfinansiering kan ske.
- Inleda dialog med berörda intressenter i syfte att utreda var och hur nytt tonnage kan få dispens från fartbegränsningar.
- Trafikförvaltningen bör tillsätta ett arbete för att säkra hela resan där följande delar ingår:
 - Anpassning av tidtabeller mellan trafikslagen
 - Tilldela sjötrafiken linjenummer i SL:s linjenät
 - Minska restiden genom åtgärder i landtrafiken
 - God information om resor i flera medier/format
 - Anpassning av övriga bytespunkter mellan land- och sjötrafik
 - Beroende på vilket alternativ som väljs utreda taxan.

Synpunkter och förslag

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

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.

Stadsdelsdirektör

Avdelningschef

Bilagor

1. Sjötrafikutredning del 1 TN 2019-0440