

Handläggare
Mats Christenson
Telefon: 0850812201**Till**
Södermalms stadsdelsnämnd
27 augusti 2020

Remiss av Sjötrafikutredning del 1

Svar på remiss från kommunstyrelsen, KS 2020/690

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har skickat en remiss från trafikförvaltningen inom Region Stockholm till bland annat Södermalms stadsdelsnämnd för yttrande. Remissen omfattar Region Stockholms Sjötrafikutredning del 1 som beskriver behovet av sjötrafik inom regionen med planeringsår 2025 med framåtsikt på cirka tio år.

I utredningen förordas att sjötrafiken ska kopplas samman mer med landkollektivtrafiksystemet vilket medför att det blir enklare att resa med sjötrafiken som en naturlig del av kollektivtrafiksystemet. För skärgårdstrafikens del innebär det en omfördelning av trafiktimmar från dagens så kallade direkttrafik mellan Stockholm till skärgårdens mellersta och yttre delar till att stärka upp grundtrafiken mellan skärgården och bytespunkter i land med bättre turtäthet och längre trafikdygn på årsbasis.

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 erhålla en resurseffektiv kollektivtrafik. 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.

Förvaltningen har mot bakgrund av de uppdrag och styrdokument som styr utredningen inga invändningar emot utredningens sammanvägda bedömning som innebär att trafikförvaltningens och regionens arbete med sjötrafik föreslås vara utredningsalternativ 2

vilket innebär att sjötrafiken ska kopplas samman mer med landkollektivtrafiksystemet.

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

Bakgrund

Trafikförvaltningen inom Region Stockholm har på uppdrag av Regionfullmäktige genomfört en utredning om hur Stockholmsregionens sjötrafik ska utformas. Sjötrafikutredningen visar på två olika alternativ på utformning av sjötrafiken med planeringsår 2025 med en framåtblick på cirka tio år.

Kommunstyrelsen har, förutom till Södermalms stadsdelsnämnd, även skickat trafikförvaltningens remiss innehållande sjötrafikutredning del 1 till bland annat flera av stadens övriga stadsdelsnämnder, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och stadsledningskontoret. Remisstiden sträcker sig till den 31 augusti 2020.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsmiljöavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Ärendet har behandlats av förvaltningsgruppen och pensionärsrådet den 17 augusti 2020 och i rådet för funktionshindersfrågor den 18 augusti 2020.

Ärendet

Remissen utgörs av Sjötrafikutredningen del 1 som bifogas ärendet. Utöver denna finns en bilaga till Sjötrafikutredningen som finns att läsa hos stadsdelsförvaltningens handläggare.

Nedan görs en sammanfattning av Sjötrafikutredning del 1.

Bakgrund

Landstingsfullmäktige beslöt i ”Budget 2019 för Region Stockholm” LS 2017-1455, att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbetet med att forma framtidens sjötrafik.

I genomförd ”Strategisk pendelbåtsutredning”, TN 2017-1363, identifierades behov av att planera sjötrafiken 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, dels för att det saknas fartyg och hållplatser och dels för

att befintligt tonnage¹ är ålderstiget och i flera fall har passerat dess tekniska livslängd.

Sjötrafikutredning del 1 har fokus på sjötrafikens trafikala uppbyggnad, behov av resor med sjötrafik i regionen samt mål för sjötrafiken. Sjötrafikutredning del 2 kommer att fokusera på det tonnage som är nödvändigt för att utföra de uppgifter och uppnå de krav som identifierats i del 1.

Syfte och mål

Syftet med sjötrafikutredning del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsår 2025 med en framåtblick på cirka 10 år. Ett viktigt mål med utredningen är att genomföra arbetet i samverkan med relevanta aktörer i regionen. Utredningen ska visa på sjötrafikens samlade utformning i Mälaren, Saltsjön och i Stockholms skärgård.

Omfattning och avgränsning

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

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

Arbetsprocess

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

- Samråd 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

¹ Ett begrepp för fartyg som, i detta avseende, utför trafikförvaltningens kollektivtrafik på vatten.

och trafikkoncept i syfte att sjötrafiken ska bli en mer integrerad del av kollektivtrafiksystemet.

Styrande dokument

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

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

Övergripande mål och effektmål för sjötrafiken

Övergripande mål hämtas framförallt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Waxholmsbolagets ågardirektiv, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050, Landsbygds- och 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 övergripande kollektivtrafikens inriktning mot år 2030. Verkan mot måluppfyllnad uppnås genom en välplanerad sjötrafik som på ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt effektivt vis tillgodoser resenärernas behov av resor.



Målstruktur i trafikförsörjningsprogrammet

Nuläge och förutsättningar

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

Stockholms skärgård

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

Befolkningssammansättningen 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 i antalet resenärer hos sjötrafiken under sommarmånaderna.

RUFSS 2050

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) 2050 utgör en viktig planeringsförutsättning för arbetet 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.

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.

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. Trafiken består i huvudsak av den så kallade bastrafiken som bedrivs året runt mellan kärnöar (även omkring- och mellanliggande öar) och replipunkter i land – där byte till landkollektivtrafik kan ske.

Det andra perspektivet fokuserar på att trafikförsörja de öar som är populära för besöksnäringen och för att möjliggöra att de som har fritidsboende i skärgården ska kunna resa. Det bor relativt få fastboende i skärgården vilket leder till att resandet under lågsäsongen (vinter) är litet. Under sommarhalvåret (maj–september) ökar resandet kraftigt kopplat till att fler resor utförs av fritidsboende och turister. Under sommarhalvåret ändras sjötrafiken till att fler avgångar utgår från Stockholm för resor mot skärgårdens mellersta och yttre delar genom en så kallad direkttrafik.

I kombination med stor efterfrågan på resor innebär det att dagens stomme i Waxholmsbolagets fartygsflotta är dimensionerat för 300-500 resenärer per fartyg med hög komfort för längre resor. Utöver Waxholmsbolagets 21 skärgårdsfartyg hyrs 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.

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

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

Trafiken i skärgården

Kollektivtrafiken i skärgården består av reguljär pendlartrafik för fast- och 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.

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

Kopplingar mellan skärgårdstrafiken och den övriga kollektivtrafiken

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

Pendelbåtstrafiken

Pendelbåtstrafiken 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 att bättre knyta an till tunnelbanan i Ropsten och nybyggnadsområdet i Norra Djurgårdsstaden.

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

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

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.

Åtgärder och utredningsalternativ

I syfte att utveckla kollektivtrafiken på vatten beskrivs nedan vilka förutsättningarna och vilka utredningsalternativ som behandlats.

Utredningen har utgått från förutsättningen att cirka hälften av Waxholmsbolagets tonnage behöver ersättas inom kommande tioårsperiod. 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 (RUF 2050).

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 att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården.

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 taxsystem som den land- och delvis sjöburna kollektivtrafiken, vilken idag bedrivs under tjänstevarumärket SL.

Sjötrafiken som utgår från Stockholm förväntas vara befintlig pendelbåtstrafik 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 taxsystem. Nuläget visar på att en majoritet av alla skärgårdsresor som påbörjas i Stockholm slutar i Vaxholm och Grinda. 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).

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Medborgarplatsen 25
Box 4270
102 66 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

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



Linje Norra Ulvsunda-Hägersten

Taxor och zoner

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.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Medborgarplatsen 25
Box 4270
102 66 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

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

Sammanvägd bedömning av effekter och risker

En utvecklad skärgårdstrafik enligt utredningsalternativ 2 medför, enligt utredningen, 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. 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. 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 Waxholmsbolagets biljettsortiment.

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.

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 Waxholmsbolagets direkttrafik, vilket ej är ett kostnadseffektivt sätt att bedriva kollektivtrafik. Denna risk uppstår ej i utredningsalternativ 2. 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 redovisas ett antal rekommendationer för det fortsatta arbetet. Huvudinriktningen för trafikförvaltningens och regionens arbete med sjötrafik föreslås i utredningen vara utredningsalternativ 2.

Synpunkter och förslag

Stadsdelsförvaltningen konstaterar att trafikförvaltningen inom Region Stockholm genomfört en mycket väl genomarbetad utredning som ger en bra bakgrund till framtida utmaningar och behov för sjötrafiken inom regionen.

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 styrt utredningen, inga invändningar emot utredningens sammanvägda bedömning som innebär att trafikförvaltningens och regionens arbete med sjötrafik föreslås vara utredningsalternativ 2. Enligt utredningen innebär detta alternativ en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet vilket medför kostnadsbesparingar och kan i sin tur medföra möjlighet att ha SL-taxa även i skärgårdstrafiken. Detta anges vara positivt ur ett regionalt rättviseperspektiv då en minskad reskostnad tillgängliggör skärgården för fler länsbor vilket är en fördel enligt förvaltningen. Förvaltningen konstaterar även att alternativ 2 enligt utredningen är det mest fördelaktiga alternativet ur miljösynpunkt.

Förvaltningen ser det som mycket positivt att det finns en plan att öka andelen fossilfria bränslen inom sjötrafiken, från 18% (2018), till 90 % till år 2021.

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

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

Ann-Christine Jenvén
Stadsdelsdirektör

Andreas Evestedt
Avdelningschef

Bilaga

Sjötrafikutredning del 1, Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Medborgarplatsen 25
Box 4270
102 66 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Jenvén, Stadsdelsdirektör	2020-08-06
Andreas Evestedt, Avdelningschef	2020-08-05