Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-05

Ärende
TN 2019-0440

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-05-18, punkt 32

Information om sjötrafikutredning del 1 inför en andra remiss

Ärendebeskrivning

Ärendet syftar till att beskriva det pågående arbetet med *sjötrafikutredning del 1* där behovet av framtida trafik och fartygsflottan utreds. Utredningen har genomgått bearbetning och revidering efter en första remiss 2020 och utsänds i maj 2021 till intressenter på en ytterligare remiss inför fortsatt hantering.

Underlag som ingår i en andra remiss

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Sjötrafikutredning del 1 (daterad 2021-04-28) med bilagor

Sjötrafikutredning del 1

Bakgrund

Trafikförvaltningen har sedan 2019 utrett regionens kollektiva sjötrafik. Arbetet bedrivs som följd av uppdrag i regionfullmäktiges budget (LS 2017-1455) att forma framtidens skärgårdstrafik. Trafikförvaltningen och regionen bedriver i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kollektivtrafik på vatten utifrån beslut om allmän trafikplikt och ett antal trafikavtal. Vidare förvaltas ett antal fartyg, varav ett antal når sin tekniska livslängd under den kommande 5-10 årsperioden. Likaså har det i tidigare utredningar (SL 2014-2746 och TN 2017-1363) gällande pendelbåtar och skärgårdsfartyg lyfts fram behov av investeringar.

Sjötrafikutredning del 1 omfattar trafikens upplägg och framtidens tonnage. Framtidens tonnage omfattar även frågor kring pendelbåtstrafiken.

Samråd och remisser
Trafikförvaltningen har inom ramen för sjötrafikutredning del 1 genomfört löpande samråd med intressenter. Viktiga inspel som påverkar utredningen har insamlats i dialog. En första remiss av utredningen genomfördes 2020 som medförde ytterligare inspel till arbetet. Yttrandena har sammanställts och bemötts i en samrådsredogörelse. Yttrandena och ett fortsatt analysarbete har bidragit till utveckling av sjötrafikutredning del 1.

Revideringar sjötrafikutredning del 1
Trafikförvaltningen kan efter remiss och samråd, samt överväganden i relation till övergripande mål för skärgårdstrafiken, konstatera 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.

Flottan av skärgårdsfartyg föreslås sammantaget fortsatt kunna hantera gods, is, stora avstånd och såväl små som stora flöden av resenärer. Anskaffning av nya fartyg föreslås ha som ansats att ersätta snabbgående fartyg med hög resenärskapacitet med flera snabbgående fartyg med lägre resenärskapacitet. Den totala resenärskapaciteten ska dock inte minskas sett per helår.

Förslag för utveckling av pendelbåtstrafiken består av beslutade linjer i Strategisk pendelbåtsutredning (TN 2017-1363).

Överväganden och motivering
Efter revideringar och vidare analysarbete avser trafikförvaltningen översända sjötrafikutredning del 1 på ytterligare en remiss till berörda intressenter. Genom ny remiss kan intressenter inkomma med synpunkter på det sammanvägda alternativet. Detta ska ge trafikförvaltningen det nödvändiga underlaget för att gå vidare med mer konkreta utredningar i form av en utvecklingsplan sjötrafik och en fördjupad tonnageutredning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-05

Ärende
TN 2019-0440

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ekonomiska konsekvenser
Inga ekonomiska konsekvenser uppstår som följd av att genomföra en andra remiss av sjötrafikutredningen.

Riskbedömning
Att genomföra en andra remiss är inte förknippat med risker.

Konsekvenser för miljön
Inga miljökonsekvenser uppstår som följd av att genomföra en andra remiss av sjötrafikutredningen.

Sociala konsekvenser
Inga sociala konsekvenser uppstår som följd av att genomföra en andra remiss av sjötrafikutredningen.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

Handläggare
Jan Eklund
jan.eklund@sll.se
Sandra Jonsson
sandra.jonsson@sll.se

RAPPORT
2021-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sjötrafikutredning del 1

Remissversion 2



Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2021-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Sammanfattning 4
Läsanvisning 5
Terminologi 6
1 Inledning 8
1.1 Bakgrund 8
1.2 Syfte och mål 9
1.3 Omfattning och avgränsning 9
1.4 Arbetsprocess 11
2 Styrande dokument 14
3 Övergripande mål och effektmål för sjötrafiken 16
3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 22
3.2 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 26
3.3 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen 28
3.4 Miljöprogram 2017 - 2021 29
3.5 Budget region Stockholm år 2020 (RS 2019-0829) 29
3.6 Ägardirektiv Waxholmsbolaget 30
3.7 Trafikförvaltningens strategier 32
3.8 Målkonflikter och hantering 37
4 Nuläge och förutsättningar 39
4.1 Stockholms skärgård 39
4.2 RUFS 2050 41
4.3 Resenärskategorier skärgårdstrafik 42
4.4 Sjötrafikens karaktäristika 43
4.5 Vissa förutsättningar för sjötrafik 44
4.6 Sjötrafiken som system 45
4.7 Trafiken i skärgården 48
4.8 Pendelbåtstrafik 60
4.9 Tonnage 65
4.10 Besöksnäring och näringsliv i skärgården 70

4.11 Biljett/taxa/zoner 71
4.12 Sjötrafikens miljöpåverkan 72
4.13 Kommersiella aktörer 75
5 Åtgärder och utredningsalternativ 76
5.1 Förutsättningar 76
5.2 Avfärdade trafikalternativ för skärgården 77
5.3 Förslag till trafikupplägg för pendelbåtstrafiken 79
5.4 Förslag till trafikupplägg för skärgårdstrafiken 81
6 Effektbedömning 86
6.1 Uppfyllelse av effektmål 86
6.2 Samhällsekonomiska effekter 90
6.3 Miljömässiga effekter 91
6.4 Sociala effekter 92
6.5 Riskanalys 93
7 Samlad bedömning och rekommendation 95
7.1 Sammanvägd bedömning av effekter för pendelbåtstrafiken 95
7.2 Sammanvägd bedömning av effekter för skärgårdstrafiken 95
7.3 Rekommendation och förslag till fortsatt arbete 96

Bilagor:

Bilaga 1: Enkätsammanställning
Bilaga 2: Samrådsredogörelse remiss 2020 av sjötrafiktutredning del 1
Bilaga 3: Samrådsredogörelse remiss 2021 av sjötrafiktutredning del 1 (kommande)
Bilaga 4: PM infrastruktur replipunkter

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2021-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 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. Den här utredningen omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål. Utredningsarbetet har skett i nära dialog med intressenter. Samrådsmöten har genomförts 2019-2021 och en remiss av sjötrafikutredningen genomfördes sommar-höst 2020. Efter remissen har sjötrafikutredningen genomgått revideringar utifrån inkomna synpunkter och fortsatta analyser. Ytterligare en remiss genomförs 2021.

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

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

Övriga delar av året fokuseras trafiken på bastrafiken som behovsanpassas utifrån fastboende och deltidsboende skärgårdsbor, bland annat med implementering av anropsstyrd trafik. Att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning förstärkt bastrafik under höst, vinter och vår ger positiva effekter för fastboende och deltidsboende skärgårdsbor. Genom att ha fler mindre fartyg skapas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet, samt potential till bättre restider, vilket i sin tur medför att boende i skärgården i större utsträckning kan tillgodogöra sig arbete, studier och utbud av offentlig och privat service. Eftersom de möjligheterna delvis är begränsade idag, ger även mindre tillskott av trafik stora effekter. Likaså bedöms dessa åtgärder stärka den regionala tillgängligheten till Stockholms skärgård sett till hela året för samtliga resenärskategorier.

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

Sjötrafikutredningen ska efter ny remiss 2021 hanteras politiskt inom regionen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2021-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Läsanvisning

Del 1 – Bakgrund och utgångspunkter

Kapitel 1 – Inledning, behandlar bakgrunden till att beslut om utredningsstudien togs samt syfte och avgränsningar. Här beskrivs också översiktligt hur arbetet har bedrivits.

Kapitel 2 – Styrande dokument, presenterar de dokument som har varit centrala för arbetet med sjötrafikutredningen.

Kapitel 3 – Mål, presenterar de mål som har varit centrala för arbetet med att identifiera åtgärder och utredningsalternativ.

Kapitel 4 – Nuläge och förutsättningar, beskriver de förutsättningar som studien har utgått från.

Del 2 – Åtgärder och utredningsalternativ

Kapitel 5 – Studerade åtgärder och utredningsalternativ, presenterar de åtgärder och utredningsalternativ som studerats, hur de har tagits fram och vad de innehåller, hur de har prioriterats för fortsatt analys, alternativt valts bort tidigt i studien.

Del 3 – Bedömning och rekommendation

Kapitel 6 – Effektbedömning, belyser effekter utifrån studiens effektmål, samhällsekonomi och hållbarhetsaspekter, beskriver bedömningsprocessen och vilka bedömningsparametrar som har använts.

Kapitel 7 – Samlad bedömning och rekommendation, redogör för studiens slutsatser och identifierar frågor att hantera i det fortsatta arbetet.

I detta kapitel beskrivs också ett sammanvägt förslag för regionens kollektiva sjötrafik. Förslaget bygger på analyser och bedömningar samt utifrån synpunkter under remiss och samråd.

Terminologi

Bytespunkt – Större kajer/bryggor där byten mellan trafikslag kan genomföras. Består ofta av replipunkter (se nedan) och/eller sjötrafikhållplatser i de centrala delarna av regionen med omfattande sjötrafik.

Kärnö – En *kärnö* är en ö som saknar vägförbindelse, via bro, tunnel eller färja, till fastlandet och som har olika typer av bostäder och erbjuder boende för både permanentboende och säsongsboende. Kärnöar är utpekade i RUFS 2050 och bedöms ha förutsättningar för samhällsservice och infrastruktur och fungerar därför som en servicepunkt för omkringliggande öar samt friluftsliv och turism. Mellan fastlandet och kärnöar ska det gå kollektivtrafik varje dag året runt, detta kallas *bastrafik* (i rapporten nedan används begreppet grundtrafik med samma betydelse).

Pendelbåttrafik – Sjötrafik med trafikuppgifter företrädesvis inom Mälaren och Saltsjön. Trafikförsörjer vattennära bebyggelse och avlastar landtrafiken på strategiska linjesträckningar.

Replipunkt – Är kollektivtrafiknoder utpekade i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. En replipunkt kopplar samman kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan och fungerar därav som strategiska bytespunkter för såväl persontransporter som godstrafik.

Sjötrafik – Samlingsbegrepp för den kollektivtrafik på vatten som organiseras av trafikförvaltningen. Inkluderar därmed både pendelbåts- och skärgårdstrafiken.

Skärgårdstrafik – Sjötrafik som företrädesvis trafikerar skärgården. Viss skärgårdstrafik utgår från centrala delar av regionen.

Tonnage – Ett begrepp för fartyg som, i detta avseende, utför trafikförvaltningens kollektivtrafik på vatten. Kan indelas i de fartyg som trafikförvaltningen äger som benämns det strategiska tonnaget, samt de fartyg som är operatörsägt.

Brygga (stoppställe) – Samlingsbegrepp för de bryggor och kajer som trafikförvaltningens kollektivtrafik på vatten använder för att plocka upp och släppa av resenärer.

Depå – Infrastruktur där fartyg kan el-anslutas och bunkras med drivmedel samt har tillgång till färskvatten och kan frånlämna avfall. Fungerar även som kaj att förtöja i när fartyg inte är i trafik.

Nattkaj – Kaj eller brygga där fartyg kan el-anslutas och förtöjas efter trafikdygn

Bastrafik/Grundtrafik – Ett miniutbud av kollektivtrafik som bör finnas mellan kärnö och respektive replipunkt. Denna bastrafik är satt till två turer på morgon/förmiddag och omvänt tillbaka under eftermiddag/kväll, dessutom ska varje kärnö en vardag per vecka även ha en senare kvällstur.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2021-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

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. Pendelbåtstrafiken är i delar en nyare företeelse med tillkommande linjer under 2000-talet som kompletterar linjer som funnits en längre tid. Den kollektiva sjötrafiken styrs av övergripande dokument såsom trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050 samt av mer precisa anvisningar, exempelvis Waxholmsbolagets ägardirektiv.

Ägardirektivet anger att Waxholmsbolagets trafik ska riktas mot fastboende, fritidsboende och turister, samt att godstransporter ska ombesörjas av trafikförvaltningen. Sammantaget bidrar region Stockholm genom skärgårdstrafiken och pendelbåtstrafiken till besöksnäring och annat näringsliv samt en levande skärgård.

Föreliggande rapport utgör Sjötrafikutredning del 1 som 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 förmågor som identifieras i del 1.

Detta kapitel presenterar bakgrund till varför utredningen genomförts samt beskriver syfte samt avgränsningar för Sjötrafikutredning del 1. Kortfattat utgör denna utredning ett samlat grepp över den kollektiva sjötrafik som bedrivs av Region Stockholm, hur denna kan utvecklas samt integreras med den landbaserade kollektivtrafiken.

Processen för att utarbeta sjötrafikutredningen har inkluderat löpande samråd och två remissomgångar. Sammantaget har de externa aktiviteterna och inkomna synpunkter och inspel bidragit i utarbetningen av sjötrafikutredning del 1.

1.1 Bakgrund

Landstingsfullmäktige (nuvarande Regionfullmäktige) 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 tonnage. Framtidens tonnage 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 tidigare genomfört arbete; Strategisk pendelbåtsutredning (TN 2017–1363) identifierades behov av att planera sjötrafiken (pendelbåtstrafik 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 befintligt tonnage är ålderstiget och i flera fall har passerat dess tekniska livslängd.

1.2 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 förslag på sjötrafikens samlade utformning i Mälaren, Saltsjön och i Stockholms skärgård. Även andra delar av sjötrafiksystemet utreds och/eller beskrivs översiktligt.

Ambitionen är inte att utreda ett detaljerat trafiknät utan att peka ut en riktning för framtidens trafik och fartyg. En förutsättning är att de bryggor och målpunkter som trafikeras idag generellt även trafikeras i framtiden.

Sjötrafiken ska tillsammans med övrig kollektivtrafik bidra till ökad regional tillgängligheten genom såväl stadsnära pendelbåtstrafik som skärgårdstrafik. Sjötrafikens resurseffektivitet ska höjas. Vidare ska sjötrafikutredning del 1 medföra att ett ändamålsenligt tonnage kan utredas vidare i sjötrafikutredning del 2.

1.3 Omfattning och avgränsning

Föreliggande trafikutredning presenterar principer för hur sjötrafiken ska utformas med planeringsår 2025 och framåt. I detta ingår kopplingen till övrig kollektivtrafik. Perspektivet ”hela resan” för kollektivtrafikresenärerna är en bärande del i det förslag som presenteras nedan.

Inom sjötrafikutredning del 1 ingår utredningsdelar som är behövliga för att besvara ekonomiska, miljömässiga samt sociala konsekvenser, dessa delar utreds i en för det tidiga utredningsskedet passande detaljeringsgrad.

I planering av stadsnära sjötrafik eftersträvas effekter såsom restidsvinster och avlastning på gatu- och vägnät samt bytespunkter. Här kan nya reserelationer uppstå med sjötrafik, i synnerhet med beaktande av kombinationsresor cykel–sjötrafik–cykel. Överströmning mellan de kollektiva trafikslagen kan ske och bör planeras för.

Skärgårdstrafiken har i regel inte avlastande effekter på vägnät då det ofta fordras fartyg för att nå ut till öar. Till öar där det finns vägförbindelse kan dock sjötrafik ha avlastande effekt på vägnät. Det är viktigt att beakta RUFS 2050 samt Landsbygds- och skärgårdsstrategin i planeringen av sjötrafik i skärgården.

Vidare ska godstransporter ombesörjas av trafikförvaltningen. Sammantaget bidrar region Stockholm genom skärgårdstrafiken och pendelbåtstrafiken till besöksnäring och annat näringsliv samt en levande skärgård. Sjötrafiken i skärgården upplever stora variationer i resande över året, flertalet resor sker under sommarperioden.

I den kollektiva sjötrafiken i regionen finns fyra huvudsakliga kategorier av resenärer; fast- och deltidsboende i skärgården, fritidshusägare i skärgården, besökare och turister i regionen samt resenärer i pendelbåtstrafiken. Samtliga ska kunna omhändertas av den kollektiva sjötrafiken i regionen.

Utredningen har omfattat samrådsmöten med intressenter för sjötrafiken (se avsnitt 1.4.1). Dialog och samverkan med offentliga aktörer såsom kommuner, trafik- och regionplaneförvaltningen och Trafikverket har genomförts. Vidare har samråd genomförts via en enkät med fastboende i skärgården. Genom att sjötrafikutredningen varit föremål för publik remiss år 2020 och år 2021 har ytterligare intressenter kunnat nås varvid ytterligare underlag kommit trafikförvaltningen tillhanda i det fortsatta arbetet.

1.3.1 Avgränsningar

Utredningen har planeringsår 2025. Därför ingår ej tillkommande försök eller liknande som syftar till att genomföras på kortare sikt. Avgränsningen avser försök och liknande som inte har beslutats inom den utredningstid som gäller för denna utredning.

Eftersom sjötrafikutredning del 1 fokuserar på förslag för sjötrafiken i sig berörs andra delar av sjötrafiksystemet mer översiktligt. Behov pekas på vad gäller information, bryggor, replipunkter, depåer och annan infrastruktur, men förslag lämnas inte alltid. Tonnage utreds endast mycket översiktligt som en möjliggörare för olika trafikupplägg. Fartygen i sig utreds i kommande sjötrafikutredning del 2.

Frågor kopplat till allmän trafikplikt, kommersiell trafik och konkurrensneutralt tillträde har inte utretts inom ramen för denna utredning. En utgångspunkt för utredningen är att kollektiv sjötrafik fortsatt ska genomföras i regionens regi utifrån de uppgifter som är tilldelade trafikförvaltningen idag. Därmed har det inte ingått att se över andra lösningar för sjötrafik eller ändrade uppgifter för trafikförvaltningen i detta avseende. Godstransporter som upphandlas av trafikförvaltningen har nyligen utretts varför sjötrafikutredning del 1 endast översiktligt beskriver godsuppdraget.

Beslut om taxor och zoner är inget som ryms inom denna utredning. Taxor och zoner är en faktor som påverkar reseefterfrågan och upplevelsen av en sammanhållen resa. Idag finns två system inom sjötrafiken, bitvis inom samma trafikerade stråk. Resor som kombinerar sjö- och landtrafik behöver genomföras inom båda taxesystemen. Taxor och zoner har också en inverkan på kommersiell trafik.

1.4 Arbetsprocess

I ett större perspektiv ingår sjötrafikutredning del 1 som ett förberedande arbete inför utredningar och beslut om nytt tonnage. Parallellt med sjötrafikutredning del 1 har det genomförts en utredning kring ägandeformer för pendelbåtstonnage[1]. Sjötrafikutredningen del 1 är även en inledande utredning för planering av trafik inför nya trafikavtal för sjötrafiken. De parallella processerna redovisas i figur 1.



Figur 1. Övergripande processer som berör sjötrafiken inom region Stockholm

[1] Godkännande av analys av tillvägagångsätt för att säkerställa tillgång till erforderligt tonnage för den framtida pendelbåtstrafiken (TN 2017-1363)

Slutligen förbereds beslut som hanteras av politiska instanser inom Region Stockholm. 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.

1.4.1 Samrådsprocess och centrala intressenter

Arbetet med sjötrafikutredning del 1 har haft ett stort inslag av samråd samt dialog med berörda intressenter. Inom Sjötrafikutredning del 1 har en intressentanalys genomförts. Syftet med en intressentanalys är att tidigt kartlägga och bedöma projektets relationer till sin omgivning. En intressent definieras som alla de, samt allt det som kan påverka eller bli påverkade av studiens genomförande eller av det som studeras i studien. Intressenter kan exempelvis vara berörda resenärer, organisationer och andra myndigheter.

Identifierade centrala externa intressenter för Sjötrafikutredning del 1 är:

- Kommuner inom Stockholms län med kust eller strand mot Mälaren, Saltsjön samt kommuner i skärgården.
- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Tillväxt och regionplaneförvaltningen, Region Stockholm
- Skärgårdsstiftelsen, Region Stockholm
- Trafikverket
- Sjöfartsverket
- Transportstyrelsen
- Fastboende i skärgården
- Deltidsboende, fritidsboende och besökare/turister i skärgården
- Intresseorganisationer i skärgården
- Näringsidkare via företagarföreningar
- Representanter för besöksnäring i skärgården
- Kommersiella aktörer som bedriver kollektivtrafik på vatten
- Trafikutövare inom upphandlad kollektivtrafik på vatten

Samråd i olika former har genomförts i omgångar 2019-2021:

- Samråd har genomförts med berörda kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen samt intresseorganisationer. Samråden har syftat till information, delaktighet och dialog.
- Utöver de inledande samrådsmötena genomfördes en workshop med tjänstepersoner hos Stockholms stad. Workshopen hade särskilt fokus på pendelbåtstrafiken.

- En enkätundersökning med fastboende på kärnöar i skärgården har genomförts. Enkäten är en delmängd i det underlag som använts för att utarbeta sjötrafikutredningen. Enkätens syfte var att insamla information över hur skärgårdstrafiken används och uppfattas av de fastboende. För att ta del av enkätundersökningen se bilaga 1.
- Samråd har genomförts med näringsliv och intresseorganisationer i skärgården.
- Sjötrafikutredning har varit föremål för en första remiss hos berörda aktörer. Inkomna synpunkter har sammanställts, bemötts och beaktats i det fortsatta arbetet.
- Efter den första remissen genomfördes en ny omgång möten med berörda för att fördjupa samverkan. En andra remiss, detta dokument, genomförs sommaren 2021.
- Efter denna remiss sker återigen sammanställning och hantering av inkomna synpunkter (kommande aktivitet).

Samråd och remisser har bidragit med värdefull input till arbetet med sjötrafikutredningen och har haft en påverkan på dess innehåll. Remissrundorna har medfört att en stor mängd intressenter har yttrat sig vilket medfört att trafikförvaltningen fått värdefull input i arbetet med sjötrafikutredningen. Mer detaljer kring detta kan tas del av i samrådsredogörelser kopplade till sjötrafikutredningen, se bilaga 2 och 3 (kommande).

2 Styrande dokument

För sjötrafikutredning del 1 har regionala visions- och strategidokument som det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) 2050 identifierats som centrala att beakta som utgångspunkt.

Nedan ges en översikt över vilka mål-, strategi- och styrdokument, samt riktlinjer som är ledande för sjötrafikutredningen. Ett antal tidigare utredningar kring sjötrafik listas. De har använts som stöd i denna utredning.

Övergripande mål- och strategidokument:

- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
- Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050
- Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen
- Miljöprogram för region Stockholm 2017-2021
- Budget region Stockholm 2019
- Budget region Stockholm 2020
- Ägardirektiv Waxholmsbolaget

Trafikförvaltningens strategier[2]

- Trafikstrategin
- Infrastrukturstrategin
- Strategi för hållbar utveckling
- Affärsstrategi

Strategiska planer och samt vägledande utredningar:

- Utredning om båtpendling i Stockholm (TN2-2013-00848)
- Utredning inför försöksperiod med tre olika typer av pendelbåtlinjer i Mälaren (TN 2014-0196)
- Förslag på försök med nya pendelbåtlinjer på Stockholms inre vatten (SL-2011-05172)
- Strategisk utredning om pendelbåtstrafik (TN 2017-1363)
- I närtid kommande försökslinjer i Saltsjön (TN 2019-0680)
- Behovsanalys och utredning för kommande avtal för godstrafik i Stockholms skärgård (TN 2017-1184)
- Förstudie inför nya trafikaffärer för Stockholms skärgård (TN-2014-0087)

[2] Trafikförvaltningen har även strategier för kundservice samt kommunikation. Strategierna är viktiga vägledande dokument, dock inte i detta arbete.

- Bilaga 1 – Utredning om ett modernt pendelbåtstonnage samt strategiskt skärgårdstonnage (SL 2014-2746)
- Information – Upphandling av kollektiv sjötrafik i Stockholms mellanskärgård (TN 2017-1463)

Riktlinjer:

Trafikförvaltningen har en rad riktlinjer som syftar till att formulera krav inom områden som är viktiga för kollektivtrafiken. Riktlinjer kommer bli aktuella att hantera först i sjötrafikutredning del 2, då i syfte att kravställa prestanda inom en rad områden för nytt tonnage. Även andra kommande utredningar kommer att behöva hantera riktlinjernas kravbilder.

- Riktlinjer Brandskydd i byggnad, anläggning och fordon
- Riktlinjer Buller och vibrationer
- Riktlinjer Fastigheter
- Riktlinjer Miljö
- Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län
- Riktlinjer Social hållbarhet
- Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- Riktlinjer Trafikaffärer
- Riktlinjer Trafikinformation
- Riktlinjer resenärsmiljö - utformning av fasta resenärsmiljöer
- Riktlinjer Varumärke

Övriga underlag:

För denna utredning är samråd och remisser med regionens berörda kommuner, skärgårdsorganisationer samt myndigheter av stor vikt. Detsamma gäller kärnöarnas fastboende befolkning och övriga som befolkar skärgården under längre eller kortare perioder.

3 Övergripande mål och effektmål för sjötrafiken

För att kunna utforma en framtida sjötrafik, utreda nytt tonnage 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.

I tabell 1 och 2 presenteras de effektmål som sjötrafiken ska sträva efter att uppnå. Effektmålen är kopplade till övergripande styrning vilket presenteras i tabellerna. Övergripande effekter som sjötrafiken 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. Kapitlet presenterar övergripande mål samt vilka effektmål som kopplas till respektive mål och/eller styrning.

Effektmålen är uppdelade i två delmängder, där den första mer tydligt är kopplad till sjötrafiken i sig och den andra mer adresserar nytt tonnage. Utöver delmängderna finns effektmål som pekar på ambition för replipunkter, information och andra relevanta delar av sjötrafiksystemet, vid sidan om trafik och fartyg.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2021-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

	Effektmål för sjötrafikutredning del 1			
Nr	**Övergripande mål/styrning**	**Effektmål**	**Systemmål**	**Hänvisning styrande dokument**
1	TFP - Ökat kollektivt resande Trafikstrategins princip 1	Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar	Sjötrafiken ska anpassas utifrån efterfrågan och trafikuppgifterna kopplat till resenärskategorier	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Trafikstrategin**
2	TFP - Ökat kollektivt resande Trafikstrategins princip 1	Andel nöjda resenärer i sjötrafiken ska bibehållas		**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Trafikstrategin** **Ägardirektiv Waxholmsbolaget**
3	TFP - Ökat kollektivt resande	Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas	Resan ombord på fartygen ska upplevas trygg och säker	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**
	TFP - Ökat kollektivt resande TFP - Attraktiv region RUFS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten		Bytespunkter ska utformas till en trygg miljö för resenärer under hela trafikdygnet året runt	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050** **Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen**
4	TFP - Ökat kollektivt resande TFP - Attraktiv region Trafikstrategins principer 2, 3, 6 Strategi för hållbar utvecklings princip 8 RUFS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik	Säkerställ fysisk/faktisk tillgänglighet på fartyg samt vid bytespunkt Säkerställ upplevd tillgänglighet genom trafikinformation till resenärer som främjar hela resan perspektivet Samverka med berörda aktörer för att säkerställa trafiksäkra bytespunkter	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050** **Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen** **Trafikstrategin** **Strategi för hållbar utveckling**
5	TFP - Smart kollektivtrafiksystem	Sjötrafikens beläggningsgrad ska öka	Pendelbåtstrafikens beläggningsgrad bör inte understiga 30 % sett över ett trafikdygn. Skärgårdstrafikens beläggningsgrad ska öka genom ändamålsenliga fartyg	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**

6	TFP - Attraktiv region Trafikstrategins principer 2, 3, 6 RUFS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om	Strukturera bastrafiken i skärgården efter replipunkter och kärnöar Fartyg som har isbrytande förmåga ska fortsatt ägas av trafikförvaltningen/regionen i syfte att klara RUFS-trafiken.	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Ägardirektiv Waxholmsbolaget** **Trafikstrategin** **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050** **Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen**
7	TFP - Attraktiv region Trafikstrategins princip 2, 3, 6 RUFS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Behovsanpassad trafik för besöksnäring	Utöver bastrafiken anpassas reseutbud efter behov med anledning av resandeströmmar och andra avvägningar Löpande dialog bör genomföras med besöksnäring och annat relevant näringsliv i skärgården för att skärgårdstrafiken om möjligt kan stärka denna.	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Ägardirektiv Waxholmsbolaget** **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 205** **Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen** **Trafikstrategin**
8	TFP - Attraktiv region, Infrastrukturstrategins princip 5 Trafikstrategins princip 1	Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken		**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Trafikstrategin** **Infrastrukturstrategin**
9	TFP- Attraktiv region Trafikstrategins principer 2, 8, 9 RUFS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och ökad tydlighet för hela resan	Utveckla bytespunkterna för förbättrad tillgänglighet Se över möjlighet att minska restid genom färre antal stopp för hela resan sjö och buss Säkerställ fysisk/faktisk tillgänglighet vid bytespunkter Säkerställ samordning mellan land- och sjötrafikens avgångar Säkerställ upplevd tillgänglighet genom trafikinformation till resenärer och därigenom främja hela resan perspektivet	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Budget 2020** **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050** **Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen** **Trafikstrategin**
10	Budget 2020[3] Trafikstrategins princip 7	Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att		**Budget 2020** **Trafikstrategin**

[3] Budget 2020 för Region Stockholm (RS 2019-0829)

		avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet		
11	Ägardirektiv	Det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl		**Ägardirektiv Waxholmsbolaget**
20	Strategi för hållbar utveckling principer 1, 7	Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla sitt sociala ansvarstagande inom kollektivtrafiksystemet, vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.	Inom utredning, upphandling, investering och uppföljning ska social hållbarhet genomsyra verksamheten Social hållbarhet ska främjas genom att all verksamhet aktivt arbetar med social hållbarhet Genomföra löpande dialog med fastboende i skärgården kring anpassningar av trafiken	**Strategi för hållbar utveckling**
21	Trafikstrategins princip 5	Pendelbåtstrafiken ska utvecklas efter tydligt resandebehov samt där pendelbåtstrafiken kan bidra till att avlastningseffekter från övriga kollektivtrafikslag.		**Trafikstrategi**
22	Ägardirektiv Waxholmsbolaget Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Godstransporter ska kunna genomföras inom ramen för sjötrafiken. Transporterna ska genomföras genom godsbärande passagerarfartyg och genom rena godsfärjor.	Flottan ska sammantaget på ett ändamålsenligt sätt kunna hantera gods av olika slag.	**Ägardirektiv Waxholmsbolaget** **Landsbygds- och skärgårdsstrategin**

Tabell 1. Effektmålsbedömning sjötrafik

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2021-04-28

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

	Effektmål för sjötrafikutredning del 2			
Nr	**Övergripande mål/styrning**	**Effektmål**	**Systemmål**	**Hänvisning styrande dokument**
3	TFP - Ökat kollektivt resande	Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas	Resan ombord på fartygen ska upplevas trygg och säker	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**
	TFP - Ökat kollektivt resande TFP - Attraktiv region RUFS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten		Bytespunkter ska utformas till en trygg miljö för resenärer under hela trafikdygnet året runt	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050** **Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen**
4	TFP - Ökat kollektivt resande TFP -Attraktiv region TFP Trafikstrategins principer 2, 3, 6 Strategi för hållbar utvecklings princip 8 RUFS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik	Säkerställ fysisk/faktisk tillgänglighet på fartyg samt vid bytespunkt Säkerställ upplevd tillgänglighet genom trafikinformation till resenärer som främjar hela resan perspektivet Samverka med berörda aktörer för att säkerställa trafiksäkra bytespunkter	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050** **Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen** **Trafikstrategin** **Strategi för hållbar utveckling**
11	Ägardirektiv Waxholmsbolaget	Det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl		**Ägardirektiv Waxholmsbolaget**
12	TFP - Smart kollektivtrafiksystem Affärsstrategins principer 7, 9 Infrastrukturstrategins principer 1, 2, 8	Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken	Den årliga kostnaden för den allmänna sjötrafiken ska ej överstiga index och resandeutveckling Säkerställa att strategiskt tonnage upphandlas på ett sådant sätt som möjliggör långa avskrivningsperioder Vid upphandling av tonnage säkerställ att risker fördelas på ett sätt som medför en resurseffektiv drift Eftersträva avtalsområden för inre flexibilitet vad gäller nyttjande av tonnage	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Budget 2020** **Ägardirektiv Waxholmsbolaget** **Affärsstrategi** **Infrastrukturstrategi**

			Konsekvensbeskriva investeringar ur ett LCC perspektiv för att säkerställa en resurseffektiv drift	
13	TFP - Smart kollektivtrafiksystem	Säker miljö för resenärerna		**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**
14	TFP - Smart kollektivtrafiksystem	Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka.	Andel förnybar energi i sjötrafikens fastigheter ska öka. Sjötrafikens fartyg ska nyttja 100% förnybar energi år 2030 Bryggor/kajer bör underlätta och möjliggöra för eventuell framtida eldrift	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Ägardirektiv Waxholmsbolaget** **Miljöprogram 2017 – 2021** **Klimatfärdplan 2050**
15	TFP - Smart kollektivtrafiksystem Strategi för hållbar utvecklings principer 3, 6	Sjötrafiken ska energieffektiviseras	Fartyg ska vara energieffektiva vid framförsel Sjötrafikens fastigheter ska energieffektiviseras	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Miljöprogram 2017 - 2021** **Trafikstrategi** **Strategi för hållbar utveckling**
16	TFP - Smart kollektivtrafiksystem	Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska	Fartygens maskineri ska vara modernt	**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Miljöprogram 2017 - 2021** **Ägardirektiv Waxholmsbolaget**
17	TFP - Smart kollektivtrafiksystem Strategi för hållbar utvecklings princip 2	Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.		**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län** **Miljöprogram 2017 - 2021** **Ägardirektiv Waxholmsbolaget** **Strategi för hållbar utveckling**
18	Budget 2020 Affärsstrategins princip 6 Infrastrukturstrategins principer 3, 5	Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.	Säkerställa fortsatt rådighet över det strategiska tonnaget. Säkerställa systemkänsliga anläggningar på strategiskt lämpliga platser.	**Budget 2020** **Affärsstrategi** **Infrastrukturstrategi**
19	Affärsstrategins princip 8 Infrastrukturstrategins princip 2	Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad	Funktionsupphandla en serie fartyg för att främja kostnadseffektivitet	**Budget 2020** **Ägardirektiv Waxholmsbolaget** **Affärsstrategi** **Infrastrukturstrategi**

20	Strategi för hållbar utvecklings principer 1, 7	Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla sitt sociala ansvarstagande inom kollektivtrafiksystemet, vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.	Inom utredning, upphandling, investering och uppföljning ska social hållbarhet genomsyra verksamheten Social hållbarhet ska främjas genom att all verksamhet aktivt arbetar med social hållbarhet	**Strategi för hållbar utveckling**
22	Ägardirektiv Waxholmsbolaget Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Godstransporter ska kunna genomföras inom ramen för sjötrafiken. Transporterna ska genomföras genom godsbärande passagerarfartyg och genom rena godsfärjor.	Flottan ska sammantaget på ett ändamålsenligt sätt kunna hantera gods av olika slag.	**Ägardirektiv Waxholmsbolaget** **Landsbygds- och skärgårdsstrategin**

Tabell 2. Effektmål tonnage

3.1 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 2. 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.



Figur 2. Målstruktur i trafikförsörjningsprogrammet

Utifrån målen och tillhörande fokusområden har projektspecifika effektmål för sjötrafiken utarbetats. Nedan presenteras de tre målområdena var för sig med tillhörande projektspecifika effektmål.

3.1.1 Ökat kollektivt resande

Målet *ökat kollektivt resande* har som övergripande målsättning att det kollektiva resandet i Stockholmsregionen ska öka, åtminstone i samma takt som befolkningsutvecklingen. Hela transportsystemet ska planeras för att öka kollektivtrafikandelen inom de motoriserade resorna. Till målet hör tre fokusområden; *tillgängligt, tryggt* och *konkurrenskraftigt*.

Fokusområdena *tillgängligt* och *tryggt* har fokus på resenärens tillgänglighet och upplevelse av kollektivtrafiken. Trygghet är en viktig komponent av hela resan och en trygg kollektivtrafik ses som avgörande för att bibehålla och öka det kollektiva resandet. En tillgänglig kollektivtrafik för alla resenärer är centralt för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som lockar nya resenärer och behåller de nuvarande. För sjötrafiken innebär detta att bytespunkter, hållplatser, bryggor och inte minst fartyg, är fysiskt tillgängliga för samtliga resenärer. Inom sjötrafiken finns även en utmaning gällande att förenkla för resenärer att hitta hela resan.

Fokusområde *konkurrenskraftigt* handlar om att kollektivtrafiken ska ta marknadsandelar av de motoriserade resorna i länet, samt bibehålla och öka andelen nöjda resenärer. Inom fokusområdet innehar sjötrafiken två huvudsakliga uppgifter. Det första är att vara en del i en effektiv kommuntrafik som möjliggör resor, eller del av resor, i relationer där sjötrafiken är konkurrenskraftig. Den andra aspekten är att erbjuda en landsbygdstrafik som förbinder skärgården med kommun- och regioncentrum.

Utifrån övergripande mål och tillhörande fokusområden har ett antal projektspecifika effektmål arbetats fram:

- Effektmål 1 - Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar
- Effektmål 2 - Andel nöjda resenärer i sjötrafiken ska bibehållas
- Effektmål 3 - Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas
- Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.

3.1.2 Smart kollektivtrafiksystem

Målet ett *smart kollektivtrafiksystem* handlar om att nyttor för resenären och regionen ska skapas på ett samhällsekonomiskt effektivt vis. Kollektivtrafiken ska bidra med nyttor och samtidigt hushålla med naturens och samhällets resurser. Till målet hör tre fokusområden vilka är; *miljöanpassat, säkert* och *resurseffektivt*.

Fokusområdet *miljöanpassat* innebär att kollektivtrafiken ska minska sina negativa externa effekter vad gäller miljön. För sjötrafiken innebär detta energieffektivisering av tonnage samt att tonnaget ska drivas av förnybara bränslen. Vidare frågeställningar att beakta inom detta fokusområde i förhållande till sjötrafiken är fartygens lokala miljöpåverkan i förhållande till deras påverkan för uppkomst av vågor, svall och stranderosion vilket kan ha negativa effekter för flora och fauna.

Fokusområde *säkert* syftar till att kollektivtrafiken ska minska sina negativa externa effekter vad gäller omkomna och allvarligt skadade i kollektivtrafiken. Inom sjötrafiken finns det tydliga lagkrav, regler och riktlinjer som reglerar passagerares säkerhet till sjöss.

Fokusområde *resurseffektivt* handlar om att kollektivtrafiken ska bedrivas på ett resurseffektivt sätt, där trafikutbudet kontinuerligt behöver balanseras mot tillgängliga resurser. För pendelbåtstrafiken är det av vikt att väga trafiken mot andra åtgärder, på samma sätt som för övrig kollektivtrafik. Skärgårdstrafiken, framförallt bastrafiken, har till stor del andra motiv än samhällsekonomisk effektivitet, här spelar grundläggande fördelningsprinciper en större roll.

Utifrån övergripande mål och tillhörande fokusområden har ett antal projektspecifika effektmål arbetats fram:

- Effektmål 5 - Sjötrafikens beläggningsgrad ska öka
- Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken
- Effektmål 13 - Säker miljö för resenärerna
- Effektmål 14 - Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka
- Effektmål 15 - Sjötrafiken ska energieffektiviseras
- Effektmål 16 - Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska
- Effektmål 17 - Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.

3.1.3 Attraktiv region

Målet *attraktiv region* har som övergripande målsättning att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att erbjuda tillgänglighet till arbete, bostad, service, utbildning och rekreation. Därigenom spelar kollektivtrafiken en avgörande roll för en hållbar samhällsutveckling, inte minst skärgårdstrafiken som bidrar till att möjliggöra en levande skärgård. Målet är tätt sammankopplad med de delar av RUFS 2050 som utgör underlag för effektmål i sjötrafikutredning del 1, vilket beskrivs under rubrik 3.2.

Målet har tre fokusområden; *pålitligt, sammanhållet* och *tillväxtskapande*. Fokusområdet *pålitligt* syftar till att tillskapa transparens, förutsägbarhet och samsyn i planering och drift av kollektivtrafik, samt samverkan mellan länets aktörer. Här är samverkan med länets berörda aktörer av stor vikt.

Fokusområdet *sammanhållet* har fokus på att länets kollektivtrafiksystem ska vara sammanhållet och bidra till integration genom att knyta samman länets olika delar. Sjötrafiken bidrar i allra högsta grad till en sammanhållen region. Både genom att erbjuda en tillgänglighet till skärgården och genom att i särskilda relationer erbjuda effektiva transporter som kortar av restider.

Ett tillväxtskapande kollektivtrafiksystem ska möjliggöra för exploatering i kollektivtrafiknära lägen, för sjötrafiken och framförallt skärgårdstrafiken innebär detta samordning med kommuner samt att följa utvecklingsprinciper framtagna i RUFS 2050, se rubrik 3.2.1. Utifrån den övergripande målsättningen samt fokusområdena har ett antal projektspecifika effektmål arbetats fram:

- Effektmål 3 – Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas
- Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.
- Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om
- Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring
- Effektmål 8 - Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken
- Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.

3.1.4 Allmän trafikplikt

Trafikförsörjningsprogrammet anger också vilken trafik som regionen anser ska ingå i den allmänna trafikplikten. Den allmänna trafikplikten är sådan

kollektivtrafik som behöver upphandlas för att nå den standard som anses vara nödvändig och inte anses kunna komma till stånd genom kommersiella krafter. Vad gäller sjötrafik anges i trafikförsörjningsprogrammet att bastrafik mellan replipunkt och kärnö ska vara basen för den allmänna trafikplikten.

- Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om

3.1.5 Kommersiell kollektivtrafik

I trafikförsörjningsprogrammet finns resonemang om samspel mellan kommersiell och upphandlad kollektivtrafik, där den första bedöms vara inriktad på speciella och ibland avgränsade marknadssegment. Inom Stockholms län finns kommersiell kollektiv sjötrafik inom pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken. Tyngdpunkten i det kommersiella utbudet är under turistsäsong och riktat mot besöksnäring, även om undantag förekommer.

3.2 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 (RUFS 2050) pekar ut riktningen för regionen och är en sammanvägning av rumsliga och icke-rumsliga utvecklingsfrågor på regional nivå. RUFS 2050 presenterar regionens övergripande vision och mål samt sätter riktlinjer för regionens rumsliga utveckling genom rumsliga principer. RUFS 2050 har tagits fram i dialog med regionens aktörer.

Den övergripande visionen som presenteras i RUFS 2050 är att vara *Europas mest attraktiva storstadsregion*. Till visionen finns fyra långsiktiga mål med tidshorisont 2050. De fyra målen är; *En tillgänglig region med god livsmiljö*, *En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region, En ledande tillväxt- och kunskapsregion* och *En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp.*

För att bidra till måluppfyllelse har den här sjötrafikutredningen tagit fasta på regionens rumsliga viljeriktning genom att arbeta fram effektmål från relevanta rumsliga principer, vilka redovisas för nedan.

3.2.1 Rumslig struktur och rumsliga principer

RUFS 2050 presenterar den rumsliga inriktningen för utveckling av Stockholms län. Genom att utveckling i regionen sker enligt de principer som beskrivs i RUFS 2050, möjliggörs förutsättningar för måluppfyllelse, tillväxt och utveckling. Ur ett sjötrafiksperspektiv utgör kärnö, bastrafik och replipunkt centrala element i den regionala landsbygds- och skärgårdsstrukturen.

Rumsliga principer och förhållningssätt för kärnö, bastrafik och replipunkt är av relevans för arbetet med framtidens allmänna sjötrafik. Utifrån dessa principer, vilka presenteras nedan, har sjötrafikutredningen formulerat ett antal projektspecifika effektmål:

- Effektmål 3 - Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas
- Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.
- Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om
- Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring
- Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.

Principer för regional utveckling

I effektmålen ovan har nedanstående tre principer varit vägledande.

Kärnö

En kärnö är en större ö som saknar vägförbindelse till fastlandet via bro, tunnel eller färja. En kärnö har olika typer av bostäder och erbjuder boende för både permanentboende och säsongsarbetare eller semesterboende. Kärnöar har förutsättningar för samhällsservice och infrastruktur och fungerar därför som en servicepunkt för omkringliggande öar samt för friluftsliv och turism. För ytterligare beskrivning av kärnöar se kap 4.1 och 4.2.

Bastrafik

Mellan fastlandet och kärnöar ska det enligt principer i RUFS 2050 säkerställas kollektivtrafik året runt. Denna kollektivtrafik benämns bastrafik. På fastlandet ansluter bastrafiken till kollektivtrafiknoder som benämns replipunkter. Bastrafiken bör enligt RUFS 2050 utvecklas med hänsyn till både boende och besökare. Bastrafiken utgörs i grunden av två turer för- och eftermiddag samt viss förstärkning.

Replipunkt

En replipunkt är en strategisk bytespunkt vilken kopplar samman kärnöar med kommuncentrum och den centrala regionkärnan. Replipunkt har funktion av strategisk bytespunkt för såväl persontransporter som godstrafik. För att säkerställa goda och attraktiva bytesmöjligheter inom kollektivtrafiken, enligt förhållningsätt presenterat i RUFS 2050, ska kollektivtrafiken på land samordnas med sjötrafiken via replipunkterna.

3.3 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen

Landsbygds- och skärgårdsstrategin grundar sig i RUFS 2050 och fungerar som en fördjupning av länets landsbygds- och skärgårdsfrågor. Strategin hanterar både rumsliga och icke-rumsliga utvecklingsfrågor på regional nivå.

I strategin finns fyra insatsområden identifierade för att utveckla möjligheterna att bo och verka på landsbygden och i skärgården. De fyra insatsområdena i strategin grundar sig i de fyra långsiktiga målen i RUFS 2050, se tabell 3.

Sjötrafikutredningens arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Stockholms skärgård bidrar positivt till samtliga av strategins insatsområden, då en tillgänglig kollektivtrafik i skärgården nämns som en förutsättning i de flesta insatsområdena. Av särskild relevans är insatsområde *Förbättra tillgängligheten*.

RUFS 2050 långsiktiga mål	landsbygds- och skärgårdsstrategins fyra insatsområden
1. En tillgänglig region med god livsmiljö	1. Förbättra tillgängligheten
2. En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region	2. Utveckla attraktiva och livskraftiga lokalsamhällen
3. En ledande tillväxt- och kunskapsregion	3. Stärk det lokala näringslivet
4. En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp	4. Utveckla natur-, kultur- och rekreationsvärden

Tabell 3, Landsbygds- och skärgårdsstrategins insatsområden koordinerade med långsiktiga mål i RUFS 2050 (källa: Landsbygds- och skärgårdsstrategin)

3.3.1 Förbättra tillgängligheten

Gällande insatsområde *Förbättra tillgängligheten* beskriver Landsbygds och skärgårdstrategin att det är viktigt att öka möjligheterna för landsbygdens och skärgårdens befolkning och företag att nå ut, samt ta del av utbudet i övriga delar av regionen. Dessutom är det viktigt att övriga delar av regionen kan ta del av det som landsbygden och skärgården erbjuder, bland annat ur ett besöksnäringsperspektiv. Strategin beskriver att en viktig förutsättning för att möjliggöra ett snabbt, smidigt och hållbart resande, är att underhålla och komplettera den befintliga infrastrukturen, samt öka tillgängligheten med kollektivtrafik och möjligheten att kombinera olika transportslag.

Sjötrafikutredningen antar samma effektmål för landsbygds- och skärgårdsstrategin som för RUFS 2050. För beskrivning av effektmål se rubrik 3.2.1 *Rumslig struktur och rumsliga principer*.

3.4 Miljöprogram 2017 - 2021

Miljöprogram 2017 - 2021 är Region Stockholms sjunde miljöprogram. Målen i programmet syftar till en minskad miljöpåverkan samt har ambitionen att driva utvecklingen framåt i Stockholmsregionen, i Sverige och globalt. Miljöprogrammet innehåller totalt sett 15 miljömål som följs upp med 24 indikatorer. Miljöprogrammet är indelat i fem målområden:

- Stockholms läns landstings plan för hållbar upphandling[4]
- Stockholms läns landstings klimatåtagande
- Miljömål för hälso- och sjukvården
- Miljömål för kollektivtrafiken och övriga transporter
- Miljömål för landstingets fastigheter och anläggningar.

Miljöprogrammet är ett relevant underlag för sjötrafikutredningen, där det andra och fjäre målområdet är de som främst är applicerbara för sjötrafikutredningen. De delar av miljöprogrammet som främst är applicerbara för sjötrafikutredningen hanteras även av trafikförsörjningsprogrammet. De projektspecifika effektmål som har bäring från miljöprogrammet hanteras även via trafikförsörjningsprogrammet.

- Effektmål 14 - Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka.
- Effektmål 15 - Sjötrafiken ska energieffektiviseras.
- Effektmål 16 - Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska.
- Effektmål 17 - Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.

3.5 Budget region Stockholm år 2020 (RS 2019-0829)

Nedan återges de delar ur Region Stockholms budget år 2020 som har relevans för sjötrafiken. Budgettexter och tillhörande projektspecifika effektmål presenteras löpande. Motsvarande budgettexter återfinnes i budget för 2019.

Budget 2020 pekar på att satsningar på utbyggd kollektivtrafik till sjöss kan bidra till att skapa smarta resvägar som kortar restider och avstånd i Stockholmsregionen samtidigt som det möjliggör för avlastning av vägnätet på land. Effektmål nedan bidrar till intentionerna i budget 2020.

[4] Miljöprogrammet togs fram innan det att Stockholms läns landsting ersattes av region Stockholm

- Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.
- Effektmål 10 - Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet
- Effektmål 21 - Pendelbåtstrafiken ska utvecklas efter tydligt resandebehov samt där pendelbåtstrafiken kan bidra till att avlastningseffekter från övriga kollektivtrafikslag.

Intentionen i budget 2020 är att sjötrafiken om möjligt, ska utvecklas i samverkan med externa aktörer som kommuner.

Budget 2020 beskriver att det finns en potential i att öka kapacitet och sänka kostnader genom effektivare upphandling av trafiken tillsammans med att sjötrafiken utförs med ett mer ändamålsenligt och standardiserat tonnage.

- Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken.
- Effektmål 18 - Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.
- Effektmål 19 - Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad

3.6 Ägardirektiv Waxholmsbolaget

Nedan återges delar av Waxholmsbolagets ägardirektiv som har bäring på sjötrafikutredningen. Återgiven text från ägardirektivet presenteras löpande med tillhörande projektspecifika effektmål.

Waxholmsbolaget ska enligt sitt ägardirektiv kontinuerligt genomföra åtgärder som beslutats av trafiknämnden vad avser utveckling av passagerar- och godstrafiken i skärgården för fast- och fritidsboende samt andra besökare. Det gäller både utveckling av arbetsresor samt resor för besökare i pendelbåtstrafiken.

- Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om.
- Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäringen.
- Effektmål 22 - Godstransporter ska genomföras inom ramen för sjötrafiken. Transporterna ska genomföras genom godsbärande passagerarfartyg och genom godsfärjor.

Enligt ägardirektivet ska Waxholmsbolaget aktivt verka för att utveckla eget och entreprenörers tonnage vad beträffar tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort.

- Effektmål 2 - Andel nöjda resenärer i skärgårdstrafiken ska bibehållas (effektmålet kopplar an till komfort)
- Effektmål 13 - Säker miljö för resenärerna
- Effektmål 14 - Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka. (effektmål kopplar an till miljö)
- Effektmål 16 - Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska (effektmål kopplar an till miljö)
- Effektmål 17 - Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion. (effektmål kopplar an till miljö)
- Effektmål 19 - Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad

Ägardirektivet gör tydligt att det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl enligt Region Stockholms särskilda ansvar.

- Effektmål 11 - Det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl.

Waxholmsbolagets ska i enlighet med ägardirektiv eftersträva hög kostnadseffektivitet i sin verksamhet, samt bedriva sin verksamhet med beaktande av samhällsekonomiska bedömningar.

- Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken

Ägardirektivet anger vidare att Waxholmsbolaget ska bedriva en aktiv dialog med faktiska och potentiella resenärer för att få dessa att besöka skärgården och resa med sjötrafiken.

- Effektmål 1 - Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar
- Effektmål 20 - Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla sitt sociala ansvarstagande inom kollektivtrafiksystemet, vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.

3.7 Trafikförvaltningens strategier

Nedan anges de av trafikförvaltningens strategiska principer som bedöms vara relevanta för sjötrafikutredning del 1 och del 2. Principerna presenteras i tabeller med tillhörande kommentar som beskriver principens relevans i förhållande till framtidens sjötrafik samt i de fall där det är tillämpligt presenteras även tillhörande effektmål. Effektmål presenteras som punkter i tabellen.

Affärsstrategins principer	**Kommentar och effektmål**
6. Trafikförvaltningen ska eftersträva rådighet över strategiskt viktiga tillgångar.	För sjötrafiken innebär detta minskad sårbarhet vad gäller tillgångar som är viktiga gentemot marknaden. Strategiskt viktiga tillgångar ska säkerställas som ex. isbrytande tonnage och depåer. Vidare kan rådigheten bidra till god konkurrens på leverantörsmarknaden. • Effektmål 18 - trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar
7. Trafikförvaltningen ska fördela risker i varje specifik affär på den part som bäst kan förutse, förebygga och hantera risken, i syfte att minska kostnader.	En central princip för investering i nya fartyg och vägledande för hur ägandeformer bör se ut. • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken
8. Trafikförvaltningen ska eftersträva en ökad grad av funktionsinriktad kravställning, utifrån Trafikförvaltningens behov och leverantörsmarknadens kapacitet och förmåga.	För sjötrafiken är denna princip främst av relevans vid investering i nya fartyg. • Effektmål 19 - Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad
9. Trafikförvaltningen ska arbeta för en ökad samverkan kring affärerna i syfte att nå stordriftsfördelar.	För sjötrafiken bör större avtalsområden eftersträvas för att stärka inre flexibilitet. • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken

Tabell 4. Affärsstrategiska principer

Infrastrukturstrategins principer	**Kommentar och effektmål**
1. Trafikförvaltningen ska välja de infrastrukturlösningar som mest kostnadseffektivt bidrar till att nå uppsatta mål för trafikförsörjningen.	Sjötrafiken ska ha de infrastrukturlösningar som mest kostnadseffektivt bidrar till att nå uppsatta mål för trafikförsörjningen. • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken
2. Trafikförvaltningens infrastrukturlösningar ska i första hand utgå från standardiserade lösningar som uppfyller ställda funktionella och tekniska krav.	Kommande investeringar inom sjötrafiken ska utgå ifrån standardiserade lösningar som uppfyller ställda funktionella och tekniska krav. Sjötrafiken bör sträva efter att funktionsupphandla en serie fartyg för att främja kostnadseffektiviteten • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken • Effektmål 19 - Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad
3. Trafikförvaltningen ska säkerställa lokalisering för verksamheten på strategiskt lämpliga platser.	För sjötrafiken innebär principen att säkerställa systemkänsliga anläggningar på strategiskt lämpliga platser. • Effektmål 18 - Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.
5. Trafikförvaltningen ska minimera sårbarheten i kollektivtrafiken genom en robust och tillförlitlig infrastruktur.	Inom sjötrafiken är det av vikt att fartygsflottan klarar året runt trafik, för att säkerställa sjötrafik hela året. • Effektmål 8 - Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken • Effektmål 18 - Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.
6. Trafikförvaltningens anskaffning, nybyggnad och underhåll av infrastrukturen ska ske ur ett livscykelperspektiv.	För sjötrafiken handlar det om att investeringar ska konsekvensbeskrivas ur ett LCC perspektiv. • Effektmål 13 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken
8. Trafikförvaltningen ska begränsa antalet tekniska lösningar och system genom standardisering och samordning.	Kommande investeringar ska utgå ifrån standardiserade lösningar som uppfyller ställda funktionella och tekniska krav.

Infrastrukturstrategins principer	**Kommentar och effektmål**
	• Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken

Tabell 5. Infrastrukturstrategins principer

Strategi för hållbar utvecklings principer	**Kommentar och effektmål**
1. Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.	I arbete med sjötrafik ska miljö, hälsa och socialt ansvar beaktas i affärsprocessens alla steg. • Effektmål 20 - Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla kollektivtrafiksystemets sociala ansvarstagande vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.
2. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.	Sjötrafiken ska sträva efter att minimera negativ påverkan på människors hälsa och miljö. Principen är tydligast applicerbar vid investering av nya fartyg. • Effektmål 17 - Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.
3. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning.	Sjötrafiken ska planeras resurseffektivt. Denna princip är av relevans både för trafikupplägg och vid investering i nya fartyg. • Effektmål 15 - Sjötrafiken ska energieffektiviseras
6. Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.	Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg. • Effektmål 15 - Sjötrafiken ska energieffektiviseras
7. Trafikförvaltningen ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande i enlighet med internationellt vedertagna konventioner.	Trafikförvaltningens riktlinjer för social hållbarhet ska följas.

Strategi för hållbar utvecklings principer	**Kommentar och effektmål**
	• Effektmål 20 - Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla kollektivtrafiksystemets sociala ansvarstagande vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.
8. Trafikförvaltningen ska beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken för att bidra till en ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.	Trafikförvaltningens riktlinjer för socialhållbarhet ska följas. Trafikförvaltningens riktlinje gällande tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ska följas. • Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.

Tabell 6. Strategi för hållbar utvecklings principer

Trafikstrategins principer	**Kommentar och effektmål**
1. Trafikförvaltningen ska utforma den regionala kollektivtrafiken utifrån resenärernas behov och med fokus på att öka andelen som reser kollektivt i regionen.	För sjötrafiken är principen relevant både för utformning av pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken. För skärgårdstrafiken handlar det i första hand om att säkerställa en robust grundtrafik mellan kärnö – replipunkt – kommuncentrum. • Effektmål 1 - Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar • Effektmål 2 - Andel nöjda resenärer i sjötrafiken ska bibehållas • Effektmål 8 - Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken
2. Trafikförvaltningen ska verka för kollektivtrafiken som stomme i transportsystemet genom samordning med den övriga trafik- och bebyggelseplaneringen.	Sjötrafiken ska utvecklas i enlighet med principer i RUFS 2050 samt kommunal planering. Det är också av vikt att se över byten mellan trafikslag, och se till hela resan perspektivet för att sjötrafiken ska vara en effektiv och attraktiv del av regionens kollektivtrafik.

	• Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik. • Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om • Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring • Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.
3. Trafikförvaltningen ska dimensionera den regionala kollektivtrafiken utifrån såväl framtida resbehov som uppsatta mål för resandet.	Sjötrafiken ska dimensioneras och planeras utifrån befintligt och framtida resebehov. • Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik. • Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om • Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring
5. Trafikförvaltningen ska verka för att skapa tydliga kollektivtrafikstråk på sträckor med många resande.	För sjötrafiken är denna princip mest applicerbar för pendelbåtstrafiken som året runt trafikerar sträckor med ett högt resande. Den är även applicerbar för det säsongsbaserade resandet i skärgårdstrafiken. • Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om • Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring • Effektmål 10 - Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet • Effektmål 21 - Pendelbåtstrafiken ska utvecklas efter tydliga resandebehov samt där pendelbåtstrafiken kan avlasta övriga kollektivtrafikslag.
6. Trafikförvaltningen ska utveckla tillgängligheten så att fler resenärer har möjlighet att resa med den allmänna kollektivtrafiken.	För sjötrafiken har principen relevans vid utveckling av trafikupplägg. • Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.

	• Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om • Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring
7. Trafikförvaltningen ska verka för god framkomlighet för kollektivtrafiken i gatu- och vägnätet genom samverkan med trafikleverantörer, väghållare och ägare av infrastruktur.	Sjötrafiken kan bidra till att avlasta gatu- och vägnätet. • Effektmål 10 - Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet
8. Trafikförvaltningen ska utforma attraktiva kundmiljöer så att resenärerna uppfattar dessa som tydliga, tillgängliga och trygga.	För sjötrafiken gäller det att öka tydligheten för resenären och förenkla för resenären att hitta hela resan, framförallt gällande skärgårdstrafiken. • Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.
9. Trafikförvaltningen ska säkerställa att trafikinformationen är lättillgänglig och pålitlig.	För sjötrafiken gäller det att öka tydligheten för resenären och förenkla för resenären att hitta hela resan, framförallt gällande skärgårdstrafiken. • Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.

Tabell 7. Trafikstrategins principer

3.8 Målkonflikter och hantering

En målkonflikt finns mellan trafikförsörjningsprogrammet och Waxholmsbolagets ägardirektiv där den förra tydligt pekar på bastrafiken som grund för beslut om allmän trafikplikt medan den senare pekar på att sjötrafiken ska vara riktad mot alla resenärskategorier utan någon inre prioritetsordning. Detta påverkar ofrånkomligen framtagna effektmål varför kommande arbete behöver sortera mellan dessa konflikter som i delar styr åt olika håll.

Waxholmsbolagets ägardirektiv inrättades år 2005 och har sedan dess återkommit i princip i sin ursprungliga form i landstings/regionfullmäktige som övergripande styrning för regionens kollektiva sjötrafik. Direktiven upprättades därmed när Waxholmsbolaget agerade som ett fristående landstingsägt bolag.

Sedan kollektivtrafiklagen inrättades år 2012 har trafikförvaltningen upprättat två trafikförsörjningsprogram[5] för kollektivtrafiken i länet, där sjötrafiken ingår.

Trafikförvaltningen gör bedömningen att en översyn av ägardirektivet skulle vara av godo för samtliga aktörer och intressenter, aktiva inom, eller berörda av, den kollektiva sjötrafiken. En sådan översyn bör genomföras inom ramen för arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram. Genom en översyn kan målkonflikterna som redogörs för ovan adresseras och hanteras på ett ansvarsfullt sätt.

En målkonflikt som identifierats är målet om att det kulturhistoriska tonnaget fortsatt ska vara i drift, vilket kommer från Waxholmsbolagets ägardirektiv, samtidigt som sjötrafiken ska bedrivas på ett resurseffektivt sätt, hämtat från det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Dessa två mål, har olika styrning och står i konflikt mot varandra. Sett till styrning står målet från ägardirektivet om att det kulturhistoriska tonnaget ska fortsätta vara i drift över det om resurseffektivitet.

I sjötrafikutredning del 2 kommer eventuella målkonflikter vad gäller tonnage att utredas och bedömas. Målkonflikter som behöver hanteras bedöms kunna vara att ökade hastigheter i fartygstrafiken leder till ökad bränsleförbrukning och därigenom ökad miljöpåverkan. Vidare är isgående tonnage allt som oftast tunga och långsamma, vilket dels har effekt på bränsleåtgång (tyngd) och restider (lägre möjlig hastighet).

[5] När även kollektiv sjötrafik, med ett lagtillägg år 2013, inordnades inom kollektivtrafiklagen upprättades ett separat trafikförsörjningsprogram för denna trafik. Detta program är inarbetat i nu gällande trafikförsörjningsprogram

4 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.

Sjötrafiken och Stockholms skärgård beskrivs i detta kapitel utifrån hur dagsläget och vilka förutsättningar det för med sig. Dagens kollektivtrafiksystem presenteras och vissa förutsättningar kring detta presenteras översiktligt.

I kapitlet redovisas statistik över skärgårds- och pendelbåtstrafik, befolkning med mera. Om inget annat anges beskriver statistiken trafiken och andra förutsättningar såsom de var under år 2019.

4.1 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 (RUFS 2050). Skärgården i Stockholms län klassas som glesbefolkad landsbygd. Befolkningsutvecklingen i skärgården är betydligt svagare än övriga landsbygdsområden och regionen som stort.

Befolkningssammansättningen av de bofasta i skärgården utgörs av en större andel äldre befolkning i jämförelse med Stockholms län som helhet. Könsfördelningen är relativ jämn mellan kvinnor och män med en lätt övervikt av antalet män. De boende i skärgården är utspridda i detta stora område och på ett stort antal öar. Merparten av öarna bebos av ett litet antal personer.

Tabell 8 nedan redovisar befolkning som är fastboende på kärnöar och närliggande öar. Befolkningssiffran inkluderar därmed i vissa fall boende på flera öar.

Kommun	Ö	Bef.	Öar som ingår i befolkningsunderlag
Norrtälje	Arholma	44	Arholma, Krokholmen, Ovanskär, Flåter, Isskär, Änglaskär, Viberön, Långören, Kalvholmen, Stridsholmen, Idö, Kasken, Kaskören, Käringön, Björkö
Norrtälje	Gräskö	19	Gräskö, Lilla Gräskö
Värmdö	Gällnö	32	Gällnö
Österåker	Ingmarsö	157	Ingmarsö

Värmdö	Möja	190	Möja, Södermöja, Norra och södra Stavudda, Korsö, Granholmen, Västra Delsholmen, Söderholm, Kasholmen, Träskö-Gålnö, Ytterö
Värmdö	Nämdö	25	Nämdö, Ekholmen, Jungfruskär, Idöborg, Orrö, Hemskär, Ängskär, Aspön, Ladholmen, Bullerö, Vånö, Tistronskär, Gillinge, Biskopsö, Mörtö, Boskapsö, Uvön
Haninge	Ornö	233	Ornö, Kymmendö, Björkö, Fiversätraö, Mefjärd, Fjärdlång, Segelholmen
Vaxholm	Ramsö	61	Ramsö
Värmdö	Runmarö	256	Runmarö Halvan Storön Boholmen Risselö Ängsholmen Runö Munkö Bötsholmen Koholmen Furuholmen Långholmen Storholmen Närudden Aspö Krokholmen Granholmen Ladholmen Söderholmen Stora och Lilla Berghamn
Värmdö	Sandön	126	Sandön, Korsö, Lökholmen, Telegrafholmen
Värmdö	Svartsö	64	Svartsö, Lådna, Hjälmö, Gällnö, Träskö, Trångholmen, Karklö
Norrtälje	Tjockö	41	Tjockö Gisslingö Sunnkobbarna Enskär Fejan Lidö Söderarm Markobben Stockholmen
Haninge	Utö	204	Utö, Ålö
Nynäshamn	Landsort	30	Landsort, Krokskär

Tabell 8 – Befolkade öar enligt länsstyrelsens sammanställning Skärgårdsfakta 2019

Skärgården i Stockholms län bebos även av en stor andel deltidsboende och fritidshusägare 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, se vidare avsnitt 4.7.

Stockholms skärgård har en varierad miljö med exempelvis öppna vattenarealer, trånga farleder mellan skär och kobbar, varierande djupförhållanden och ibland utmanande angöringsförutsättningar av bryggor. Skärgården är stor, från Arholma i norr till Landsort i söder och, särskilt i de mellersta delarna, även vidsträckt, med inre och yttre skärgårdsöar. Norra och södra skärgården består mer av ett band av öar och sedan öppet hav. Skärgården är vissa år belagd med is under delar av vinterperioden. Isen kan ligga under längre perioder, vissa år från december till april. Mälaren blir i regel alltid isbelagd. Saltsjön och Värtan påverkas också av is, även om högre salthalt, mer strömt vatten samt intensiv färjetrafik bidrar till att påverkan är mindre.

Naturliga förhållanden enligt ovan har sammantaget påverkat de fartyg som används i kollektivtrafiken i skärgården, se vidare under 4.9. En aspekt är att isgående fartyg är tyngre än snabbgående.

4.2 RUFS 2050

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

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 kollektivtrafik året om, bastrafiken.

Kärnöarnas koppling till land sker genom elva replipunkter som identifieras i RUFS 2050. Här finns strategiska kopplingar mellan sjötrafiken och landburen kollektivtrafik för resor mellan kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan. Replipunkterna utgör regionalt viktiga noder och ska vara väl fungerande för person- och godstransporter till och från kärnöarna. Replipunkterna är Simpnäs, Räfsnäs, Furusund, Åsättra, Boda, Sollenkroka, Stavsnäs, Dalarö och Årsta Havsbad, se tabell 9.

Kärnö	**Replipunkt**	**Kommun**	**Skärgårdsdel**
Arholma	Simpnäs	Norrtälje	Norra
Tjockö	Räfsnäs	Norrtälje	Norra
Gräskö	Furusund	Norrtälje	Norra
Ingmarsö	Åsättra	Österåker	Mellersta
Ramsö	Vaxholm	Vaxholm	Mellersta
Möja	Sollenkroka	Värmdö	Mellersta
Svartsö	Boda	Värmdö	Mellersta
Gällnö	Boda	Värmdö	Mellersta
Sandhamn (Sandön)	Stavsnäs	Värmdö	Mellersta
Runmarö	Stavsnäs	Värmdö	Mellersta
Nämdö	Stavsnäs	Värmdö	Mellersta
Ornö	Dalarö	Haninge	Södra
Utö	Årsta Brygga	Haninge	Södra
Landsort (Öja)	Ankarudden	Nynäshamn	Södra

Tabell 9 – Kärnöar och replipunkter samt skärgårdsdel

Sammantaget utgör kärnöar och replipunkter strukturerade förutsättningar för sjötrafiken i skärgården.

RUFS 2050 anger vidare ett miniutbud av kollektivtrafik som bör finnas mellan kärnö och respektive replipunkt. Bastrafiken 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. Trafiken möjliggör resor till arbete, skola och kommersiell och offentlig service.

I Bilaga 4: PM infrastruktur replipunkter är ytterligare fakta sammanställd kring replipunkternas standard vad gäller infrastruktur för väg- och sjötrafik samt resenärer. Även ett antal andra bryggor med omstigningsmöjlighet till landtrafik finns beskrivna i bilagan.

Generellt är replipunkter belägna i mer perifera lägen vilket i de flesta fall medför att väginfrastruktur till och från dem håller lägre standard. Majoriteten av replipunkterna har en acceptabel infrastruktur för busstrafik (hållplats, uppställning, vändningsmöjligheter) utifrån dagens trafikering. Däremot kan det uppstå konflikter på platserna när flera aktiviteter pågår samtidigt; exempelvis godstransporter, bil, fotgängare och busstrafik. Replipunkterna har allt som oftast goda förutsättningar för sjötrafik, dock finns undantag där exempelvis vattendjup är otillräckligt vilket medför komplicerande förutsättningar vad gäller fartygsanvändning. Parkering för bil finns i anslutning till de flesta replipunkter även om undantag finns. Stundtals är efterfrågan hög på parkeringsplatser varvid kapacitetsbrist för biltrafiken uppstår. Vissa replipunkter har parkeringsplatser för fastboende på öar. Resenärsservice och liknande är starkt kopplat till var bytespunkter är belägna.

4.3 Resenärskategorier skärgårdstrafik

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

Huvudsakliga kategorier bedöms vara:

- Fastboende som dagspendlar, och i större utsträckning har behov att nyttja sjötrafiken året runt.
- Deltidsboende, som bor i längre perioder i sina bostäder i skärgården och antagligen reser likt fastboende under de perioderna.
- Fritidsboende, vilka har fritidshus i skärgården, vilka antas nyttjas i störst utsträckning under sommar, samt delvis vår och höst (cirka april - september).
- Besökare och turister från Stockholmsregionen och nationellt. Inom denna kategori ingår många dagsbesökare. Allra flest besök sker under sommaren och oftare vid bra väder.

- Internationella besökare/turister, som skiljer sig från kategorin nationella besökare då deras skärgårdsvistelse ofta är längre och sker snarare tidig höst än sommar. De är mindre väderberoende.

En stor andel av de totala resorna med skärgårdstrafiken är besökare. Exakt statistik över hur många som ingår i de olika kategorierna saknas då det inte förs statistik över en kollektivtrafikresas syfte.

En tidigare uppskattning[6] baserat på kundundersökningar är att fastboende och verksamma näringsidkare står för cirka 10–15 % av det totala resandet med skärgårdstrafiken, där rena pendlingsresor bedöms vara en mindre del av denna andel. Resterande resor görs av fritidsboende och utflyktsresenärer.

Sjötrafikutredningen gör ingen ansats att försöka indela pendelbåtsresenärerna i olika kategorier eftersom det inte bedöms vara nödvändigt för utredningen.

4.4 Sjötrafikens karaktäristika

4.4.1 Att resa i region Stockholms sjötrafik

Att resa i sjötrafiken, som exempelvis pendlare eller turist, uppfattas ofta som bekvämt, attraktivt och som en upplevelse i sig. Resor i sjötrafiken möjliggör, jämfört vissa andra kollektiva resor, något bättre möjligheter att använda restiden för annat, exempelvis arbete[7]. Fartygen har allt som oftast servering av något slag, toaletter och mer utrymme än andra av kollektivtrafikens fordon. Krav inom sjötrafik vad gäller besättning kan antas medföra en upplevelse av mer och fler närvarande personal. Fartyg tillåter även att resenärer uppehåller sig i salong och på däck, vilket medför möjlighet att anpassa vistelsen utifrån väder och vind och utsikt.

I delar av skärgården och på vissa linjer går det att genomföra långa resor med sjötrafiken utan byten.

Skärgårdstrafiken har fyra tidtabeller som återspeglar dels naturliga förhållanden som påverkar sjötrafiken (is) och dels anpassas mot den kraftiga variation i passagerarantal som finns. I tidtabellerna förekommer både snabbgående och isbrytande fartyg vilket påverkar restider mellan olika bryggor. Eftersom tidtabellsläggningen är strukturerad på detta sätt kan det finnas utmaningar i att förstå tidtabeller, att planera dagliga resebehov och att exempelvis besöksverksamhet utifrån dem.

---

[6] Beslut om förstudie inför upphandling av nya trafikaffärer för Stockholms skärgård (E29). TN 2015-0087. Beslut i Trafiknämnd 2014-10-07

[7] Resvaneundersökningar från år 2014 och 2019

4.4.2 Bagageregler

I skärgårdstrafiken kan, utöver handbagage, större bagage tas med på passagerarfartygen i mån av plats och för visst bagage mot specialtaxa och förbokning[8]. Det saknas tillgänglig statistik över hur vanligt förekommande resor med otympliga föremål är i sjötrafiken samt från vilka bryggor detta sker.

Som handbagage räknas sådant som en resenär utan besvär kan bära själv, exempelvis matkassar, resväskor och musikinstrument

I exempelvis busstrafik tillåts endast handbagage och SL-trafiken har ett regelverk över vad som får medtas i trafiken som är anpassat till landtrafikens förutsättningar med underjordiska anläggningar, mindre fordon med mera.

4.4.3 Tillgänglighet sjötrafik och bryggor

Det finns flera olika faktorer som påverkar möjligheten för personer med funktionsnedsättningar att nyttja sjötrafiken. Det gäller bland annat tillgängligheten på fartyget, på bryggor och kajer samt vägen till och från bryggan eller kajen. Tillgängligheten ombord varierar mellan fartygen. Det finns skillnader i standard vad gäller tillgänglighetsanpassade toaletter, möjligheter att ta sig mellan våningar på fartyg, trånga passager och trösklar och liknande. Bordning via landgång medför att vattenstånd kan påverka lutning på ramp.

Merparten av regionens egna fartyg är relativt stora och erbjuder mer yta för resenärer vilket, tillsammans med krav på maximalt resenärsantal, medför mindre trängsel, jämfört med landtrafiken. Detta bedöms vara gynnsamt för alla resenärsgrupper. Skillnader förekommer dock i fartygsstorlekar och utformning. Särskilda förutsättningar gäller för svävar- och helikoptertrafiken.

Dagens semaforer, som finns på en majoritet av alla bryggor och kajer, är inte användbara för alla resenärer. Ledsagning erbjuds mellan SL-trafiken och Waxholmsbolagets båtar (och omvänt) på utvalda bytespunkter.

4.5 Vissa förutsättningar för sjötrafik

För sjöfart gäller en rad lagrum och andra bestämmelse såsom Sjölagen (1994:1009), Fartygssäkerhetslagen (2003:364) och Lag om åtgärder mot förorening från fartyg (1980:424). Tillsynsmyndighet är Transportstyrelsen som utövar tillsyn och certifierar fartyg. Nedan återges några exempel på sådant som

[8] Godstransporter inom sjötrafiken redogörs för nedan.

berör trafikförvaltningens sjötrafik som berör trafiken och förutsättningar för att bedriva denna samt fartygen och tillhörande besättningar.

För fartyg finns krav på maximalt antal resenärer och minsta besättning. Detta är framförallt kopplat till möjligheter att kunna genomföra säkra räddningsinsatser när så krävs. Det finns också krav på fartyg vad gäller arbetsmiljö samt för övernattning. Det sistnämnda regleras av Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter och allmänna råd om besättningens bostäder på fartyg.

Bestämmelser skärps i många fall om fartyg trafikerar mer öppet vatten eller om det är hamntrafik eller i inre skyddade delar av skärgården. Skärgårdstrafiken bedrivs inom vad Transportstyrelsen anger vara fartområde E och D, där E är inre vatten och D ytterskärgård. Vidare finns miljökrav, bränslekrav med mera. Transportstyrelsen är ansvarig myndighet för regulatoriska krav på fartygens arbetsmiljö, miljö- och säkerhetsarbete.

En rad hastighetsbegränsningar påverkar sjötrafiken såväl i Mälaren, Saltsjön som i Skärgården. Motiv till begränsningar kan vara exempelvis vara påverkan från svall och säkerhetsrisker. Trafikfrågor i form av passage- och hastighetsbegränsningar regleras av Sjöfartsverket, berörda kommuner och Länsstyrelsen i Stockholms län och beslut om reglering fastställs av Länsstyrelsen.

Det finns vissa begränsningar i var isbrytning är tillåten vilket medför att trafikförvaltningen inte kan upprätthålla farleder i hela trafikområdet vid isläggning.

I sjötrafiken finns ett system av farleder som anordnas av Sjöfartsverket. Farlederna bekostas av farleds- och lotsavgifter. Detta gäller den nationella sjötrafiken. Trafikförvaltningen har Transportstyrelsens tillstånd att bygga och underhålla farleder som är nödvändiga för den kollektiva sjötrafiken.

4.6 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. Detta inledande avsnitt redogör sammanfattande för sjötrafikens system som helhet.

Nedan presenteras skärgårdstrafiken i avsnitt 4.7 och därefter följer en beskrivning av pendelbåtstrafiken i avsnitt 4.8.

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 till sina fritidshus. Det bor 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 tonnage 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 ca 355 miljoner kronor (budget 2020).

Pendelbåtstrafiken, 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 pendelbåtstrafiken uppnå samhällsnytta i form av utvidgad utbildnings- och arbetsmarknadsregion, minskning av klimatpåverkan och tillgång till fritidsaktiviteter. Det tonnage 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, 2019 skedde 4 miljoner påstigningar varav cirka 2,5 miljoner på Linje 82

(Djurgårdsfärjan). Budget för köpt trafik ligger för år 2020 på 170 miljoner kronor.

Fartygen som utför den samlade sjötrafiken består av flertalet olika modeller, de flesta är fartyg med kapacitet att utföra trafik i öppet vatten medan ett mindre antal klarar att utföra trafik vid isläge. För sjötrafiken sker vinterhållning av farleder genom isbrytning vilket håller farleder öppna för trafik. Några fartyg är klassade för att kunna trafikera utomskärs.

Kopplat till sjötrafiken finns anläggningar och komponenter vars funktioner är att försörja fartyg med drivmedel, färskvatten, elförsörjning, möjlighet att förtöja fartyg över natt samt möjlighet att frånlämna avfall från fartyg. De större anläggningarna för detta finns vid Strömkajen, Stavsnäs och Årsta Havsbad.

Större underhållsarbeten sker på kommersiella varv, regionen har inga tvätthallar eller depåer kopplat till sjötrafiken.

Sjötrafiken har en generellt hög kundnöjdhet, under 2019 uppgick antalet nöjda resenärer i pendelbåtstrafiken till 97 % och i skärgårdstrafiken till 96 %. Det som resenärerna inte upplever är lika bra är framförallt turtäthet som har en 60 % nöjdhet bland skärgårdsresenärerna och trängsel i pendelbåtstrafiken som har en nöjdhet på 74 %. Ett exempel på en bidragande faktor till hög kundnöjdhet bedöms kunna vara att fartyg generellt har en högre komfort, mer faciliteter och mer utrymme än kollektivtrafiken på land.

4.6.1 Möjligheter till medfinansiering

Trafikförvaltningen äger och förvaltar inte bryggor och kajer varför andra aktörer behöver tillse att sådan infrastruktur finns på plats. Stadsbidrag, stadsmiljöbidrag samt bidrag via länsplan kan ges för bryggor och kajer, det vill säga infrastruktur som Trafikförvaltningen inte råder över. Trafikförvaltningen kravställer dock infrastrukturen utifrån bland annat fartygens förutsättningar.

Sjötrafiken är i grunden mer kostsam kollektivtrafik för Region Stockholm i jämförelse med busstrafiken. Det finns ingen utpekad ”brygghållare” eller vinterrenhållare (isbrytning) för sjötrafiken i samma bemärkelse som för landtrafiken som framförs på ett gatu- och vägnät med utvecklat signalsystem och vinterhållning. Staten och kommuner ska förvisso hålla farlederna öppna och det inkluderar isbrytning och sjömärkning, men det främjar främst handelssjöfarten. Även om kollektivtrafiken kan nyttja det till en del så behöver Region Stockholm, lägga medel på sjömätning och utprickning av farleder samt isbrytning.

Kollektivtrafiklagen möjliggör för kommuner att göra tillköp av kollektivtrafikutbud. Detta gäller både för land- och sjötrafik. Viktigt att ha i

åtanke i sådana frågor är att tonnaget kan vara styrande vad gäller möjligheter för tillköp, på samma sätt som möjlighet till tillköp antagligen är begränsade i spårtrafiken.

4.7 Trafiken i skärgården

Kollektivtrafiken i skärgården består av reguljär pendlartrafik för fast- och deltidsboende, där merparten av trafiken är dimensionerad utifrån de behov som finns för de som har fritidsbostäder och besöker skärgården i turistsyfte. För skärgårdstrafiken finns det fyra tidtabellperioder, beroende på år kan antalet dagar i varje tidtabellperiod variera.

- Vinter (december–april) – cirka 110 dagar
- Vår (april–juni) – cirka 70 dagar
- Sommar (juni–augusti) - cirka 60 dagar
- Höst (augusti –december) – cirka 120 dagar

Skärgården i regionen täcker en geografiskt stor och utspridd yta, från Arholma i norr till Landsort i söder är det dryga 142 kilometer fågelvägen. Skärgårdstrafiken indelas i tre olika områden och trafikeras av cirka 30 olika linjer.

Den Norra delen vilket innefattar trafiken till kärnöarna Arholma, Tjockö och Gräskö med omnejd. Den Mellersta delen innefattar primärt trafiken från Stockholm - Vaxholm till kärnöarna Ingmarsö, Svartsö, Ramsö, Gällnö, Möja med omnejd, viss trafik finns även till Sandhamn. I den Södra delen finns således trafiken till Runmarö, Sandhamn Nämdö, Ornö, Utö och Öja med omnejd.

RUFS 2050 anger vidare ett miniutbud av kollektivtrafik som bör finnas mellan kärnö och respektive replipunkt. Bastrafiken 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. Trafiken möjliggör resor till arbete, skola och kommersiell och offentlig service.

Vidare finns trafik under veckoslut och under högsäsong, det vill säga sommar och sen vår och tidig höst, som är riktad mot fritidshusägare, deltidsboende och besökare av olika slag.

4.7.1 Linjesystem

Trafiken är olika uppbyggd i de olika områdena. Norra och södra skärgården karaktäriseras av kortare linjesträckningar och har färre öar som trafikeras. Under sommartid trafikeras vissa öar även från Strömkajen.

Mellersta skärgården trafikeras geografiskt över ett större område med fler olika linjesträckningar. Det är även till den mellersta skärgården som den så kallade direkttrafiken i huvudsak trafikerar från Stockholm, med vissa undantag. Direkttrafiken förbinder Strömkajen i Stockholm till öarna längst ut i systemet, vilket möjliggör att resenärerna i de flesta fall reser utan byte från Strömkajen till ö i skärgården. Det är framförallt under sommarhalvåret som direkttrafik bedrivs.

Linjenätet är komplext och trafiken planeras för att optimera fartygens användning. Bastrafik och trafik med andra uppgifter sammanvävs genom fartygsanvändning, särskilt i mellersta skärgården. Flertalet linjer i mellanskärgården trafikerar sträckan Strömkajen och Vaxholm, för att sedan sprida sig mot olika öar. Linjerna angör olika bryggor på turerna och har ibland även olika körvägar. Linjenätet är inte alltid konsekvent vad gäller replipunkt och kärnö och kopplingen för kommuninvånare och dessas kommuncentrum.

Tidtabellerna och deras anpassning till resandeströmmar medför att ett antal längre linjer bedrivs i kortare varianter, eller inte alls, under vinterns lågsäsong, med viss trafik under höst och vår och intensivt under sommartidtabellen. Isläggning i skärgården medför att vissa linjer går annan väg, trafikerar ett justerat antal bryggor eller, vid extrema förhållanden, ställs in.

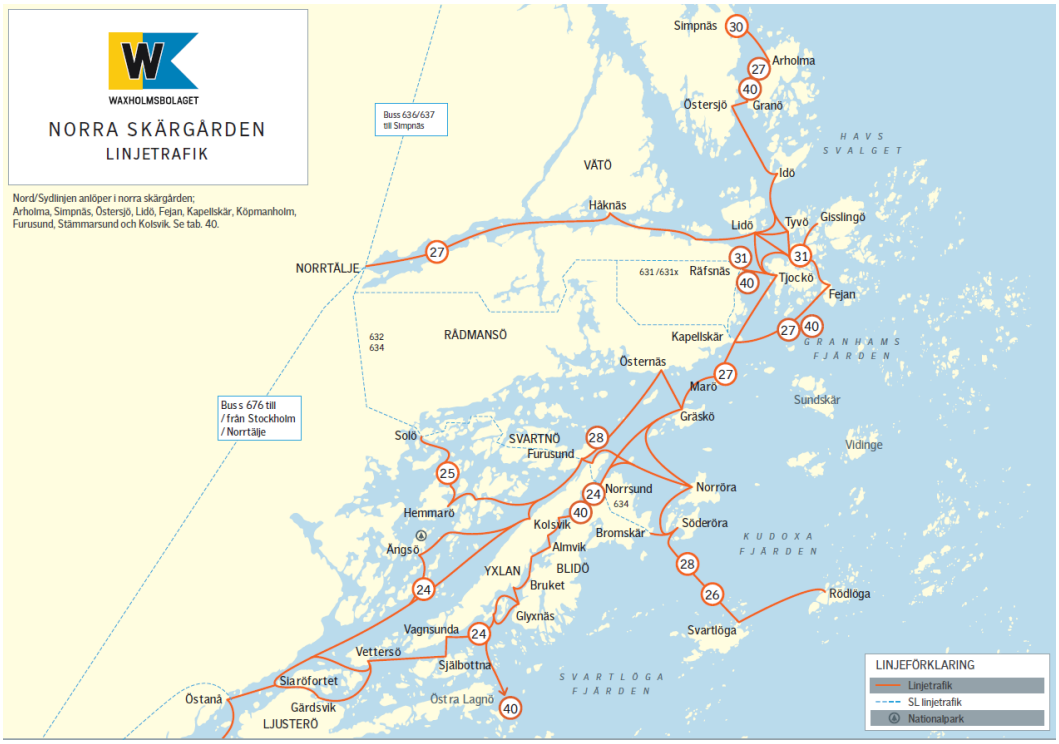
Linjerna, och tidtabellerna kopplade till dem, beskriver i realiteten alla fartygsrörelser inom ett viss geografiskt område. Därmed kan ett fartyg utföra uppgifter på flera linjer längs en tur. Basen för skärgårdstrafiken är fartygen och de geografiska områden med bryggor som trafikeras av respektive tur och inte dess linjer. Det innebär att det är komplicerat att redovisa statistik per linje.

Linjer och områden presenteras i tabell 10 samt figur 3, 4 och 5.

Huvudsakliga skärgårdslinjer		
Linjesträckning	**Skärgårdsområde**	**Tabellnummer**
Simpnäs - Arholma	Norra	30
Räfsnäs - Tjockö - Fejan	Norra	31
Solö - Furusund - Gräskö	Norra	28
Stockholm - Blidösund - Rödlöga	Norra	26 och 28

Stockholm - Blidösund - Arholma	Norra	27
Stockholm - Vaxholm - Ramsö - Norra Lagnö	Mellersta	3 och 4
Stockholm - Vaxholm - Saxaröarna - Grundvik	Mellersta	8
Stockholm - Vaxholm - Fåglarö - Väsbystrand	Mellersta	9
Stockholm - Lillsved - Grinda – (Åsättra) - Finnhamn - Husarö	Mellersta	12
Stockholm - Boda - Grinda - Södra Ingmarsö	Mellersta	13
Stockholm - Sollenkroka - Gällnö - Möja	Mellersta	11 och 14
Stavsnäs - Runmarö - Sandhamn - Harö	Södra	16
Stavsnäs - Nämdö - Saltsjöbaden	Södra	17
Stockholm - Saltsjöbaden - Tyresö - Ornö - Utö	Södra	18
Dalarö - Ornö	Södra	19 och 20
Årsta havsbad - Utö	Södra	21
Nynäshamn - Nåttarö - Ålö	Södra	22
Ankarudden - Landsort	Södra	29

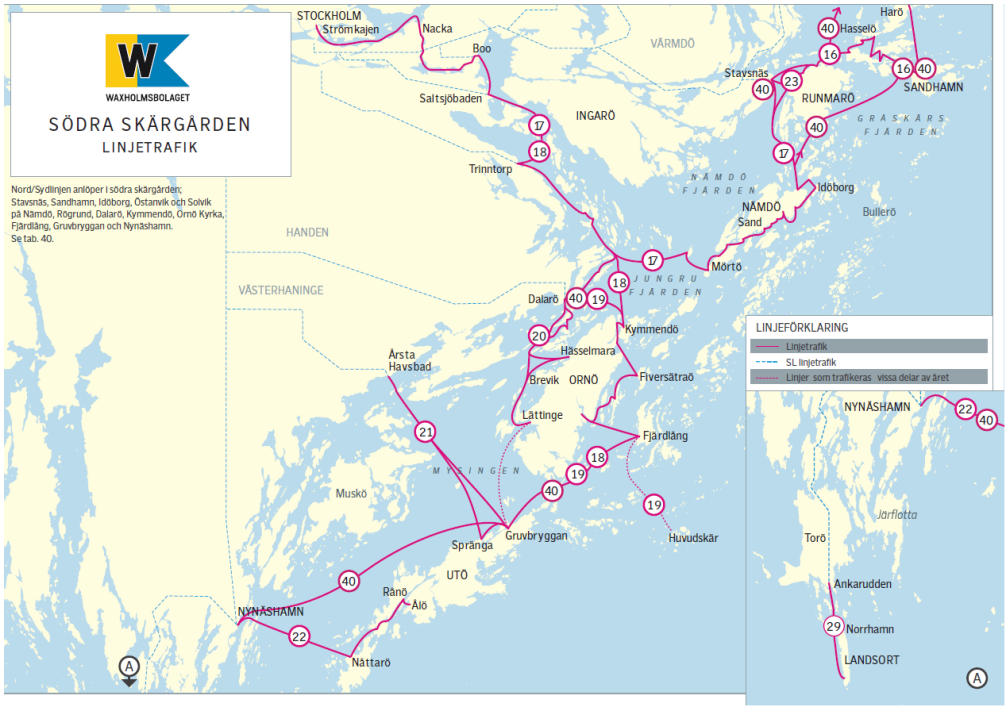
Tabell 10 – Kärnöar, bryggor och replipunkter



Figur 3 – kartbild som presenterar linjekarta med linjenummer i norra skärgården



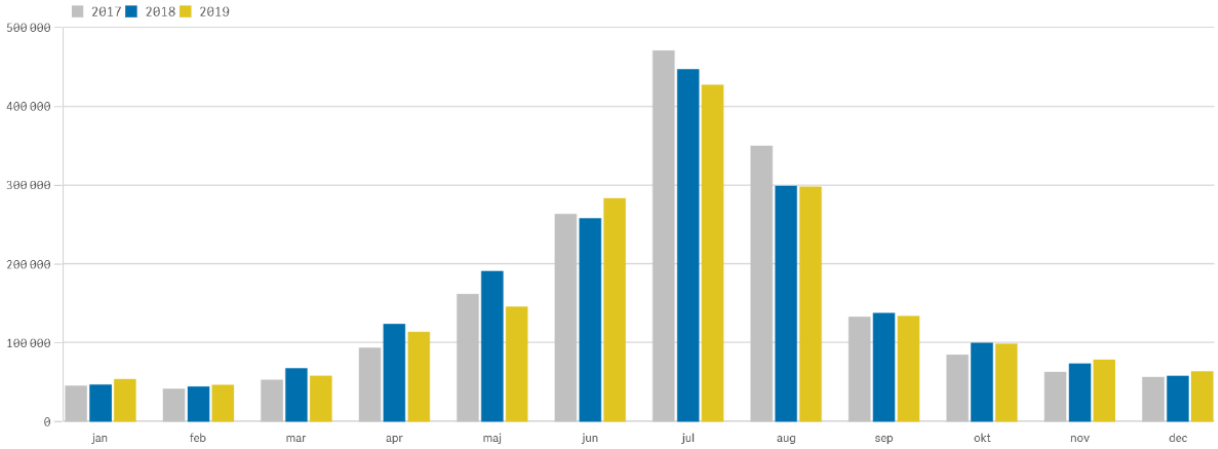
Figur 4 – Kartbild som presenterar linjekarta med linjenummer i mellersta skärgården



Figur 5 – Kartbild som presenterar linjekarta med linjenummer i södra skärgården

4.7.2 Resor i skärgården

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. I figur 6 nedan redovisas resandet utslaget över året och det framgår att cirka 75 % av den totala mängden resor utförs under sommarhalvåret.



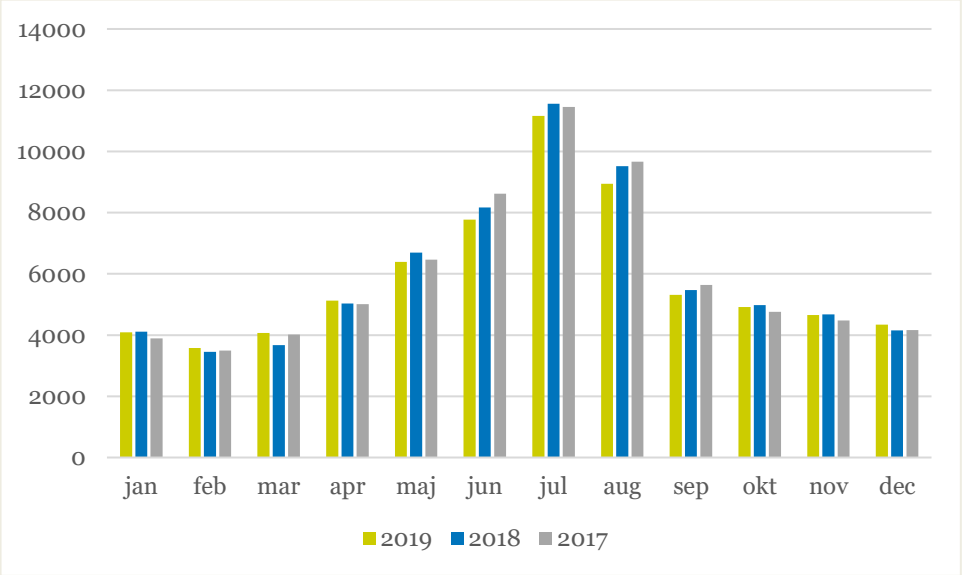
Figur 6 – Resande per månad

För flertalet av linjerna sker flest resor under den relativt korta sommartidtabellen. De stora resandeströmmarna ut i skärgården sker under en begränsad tidsperiod under sommaren. Resandet under vinter, vår och höst är begränsad i jämförelse.

För vissa av linjerna är utbudet väldigt begränsat under vissa perioder, framförallt vintertid. Det beror dels på efterfrågan av resande men även på grund av begränsad framkomligheten till följd av is och att det inte finns tillräckligt många isgående fartyg för att trafikförsörja på samtliga linjer. Planeringen styrs i mångt och mycket av efterfrågan från resenärerna i kombination med avvägningar i relationer till ekonomiskt utrymme.

4.7.3 Trafikutbud i skärgården

Fördelning mellan resenärskategorier och dessas resbehov leder till en relativt ojämn fördelning för hur trafikutbudet fördelas över året. Trafikutbudet har varit tämligen oförändrat under de senaste åren och utbudet är primärt koncentrerat till sommarhalvåret för att kunna möta den ökade efterfrågan. Exempelvis via trafik med fartyg från Strömkajen till de mellersta- och yttre öarna i skärgården. Dessa fartyg stannar även på mellanliggande bryggor på vägen ut.

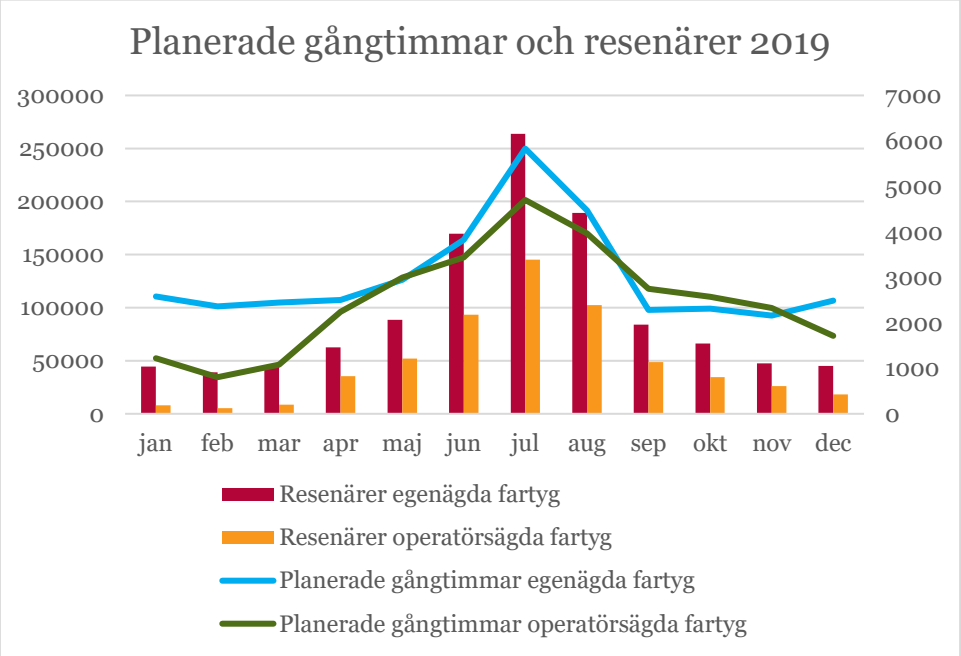


Figur 7 – Planerade gångtimmar per månad

Räknat i planerade gångtimmar utgör trafiken juni-augusti cirka 40 % av det totala utbudet medan trafiken april-september uppgår till cirka 65 %, se figur 7.

Direkttrafiken mellan Stockholm och mellan- och ytterskärgården står för en stor andel av trafikutbudet under perioden april-september. Det huvudsakliga resandet sker mellan Stockholm, Vaxholm och Grinda och i Stockholm är antalet påstigande cirka 300 000.

Diagrammet i figur 8 nedan redovisar resenärer och planerade gångtimmar under år 2019 uppdelat på egenägda respektive operatörsägda fartyg. De två kategorierna av fartyg är summerade per månad och redovisar fluktuationerna över året vad gäller utbud och efterfrågan. Trafikförvaltningens egenägda fartyg transporterar merparten av resenärerna över året och används frekvent under vinter- och sommartidtabellerna.



Figur 8 – Planerade gångtimmar och resenärer per månad 2019

4.7.4 Restider

Tabell 11 redovisar restider med kollektivtrafik från kärnöar till replipunkter, kommuncentrum och regioncentrum.

Kärnö	**Restid till replipunkt**	**Restid till kommuncentrum från replipunkt**	**Total restid kärnö till kommuncentrum inklusive bytestid**	**Total restid till regioncentrum (Stockholm C) inklusive bytestid**	**Restid med endast sjötrafik till Stockholm (Strömkajen)**
Arholma	15 min (Simpnäs)	1 timme och 20 minuter (Simpnäs-Norrtälje)	1 timme och 40 minuter	3 timmar	4 timmar och 30 minuter
Tjockö	10 min (Räfsnäs)	45 minuter (Räfsnäs-Norrtälje)	1 timme	2 timmar	5 timmar
Gräskö	25 min (Furusund)	36 min (Furusund-Norrtälje)	1 timme och 15 min	2 timmar och 30 minuter	3 timmar och 25 minuter
Möja (Berg)	60 minuter (Sollenkroka)	60 minuter (Sollenkroka-Gustavsberg)	2 timmar och 10 minuter	2 timmar och 30 minuter	3 timmar och 30 minuter
Ingmarsö (Norra Ingmarsö)	30 minuter (Åsättra)	53 minuter (Åsättra-Åkersberga)	1 timme och 36 minuter	2 timmar och 25 minuter	2 timmar och 40 minuter
Svartsö (Alsvik)	30 minuter (Boda)	50 minuter (Boda-Gustavsberg)	1 timme och 25 minuter	1 timme och 55 minuter	2 timmar och 15 minuter

Gällnö	10 minuter (Boda)	50 minuter (Boda-Gustavsberg)	1 timme och 9 minuter	1 timme och 40 minuter	2 timmar
Ramsö	17 minuter (Vaxholm)	-	17 minuter	1 timme och 30 minuter	1 timme och 25 minuter
Sandhamn	55 minuter (Stavsnäs)	46 minuter (Stavsnäs-Gustavsberg)	1 timme och 45 minuter	2 timmar 15 minuter	3 timmar och 45 minuter[9]
Runmarö (Styrsvik)	10 minuter (Stavsnäs)	46 minuter (Stavsnäs-Gustavsberg)	1 timme och 5 minuter	1 timme och 36 minuter	Ingen trafik
Nämdö (Solvik)	50 minuter (Stavsnäs)	46 minuter (Stavsnäs-Gustavsberg)	1 timme och 35 minuter	2 timmar och 6 minuter	3 timmar och 10 minuter
Ornö (Söderviken)[10]	30 minuter (Dalarö)	35 minuter (Dalarö-Handenterminalen)	1 timme och 20 minuter	2 timmar	2 timmar och 50 minuter[11]
Utö (Gruvbryggan)	40 minuter (Årsta brygga)	29 minuter (Årsta brygga-Handenterminalen)	1 timme och 30 minuter	1 timme och 50 minuter	3 timmar och 50 minuter
Landsort	30 minuter (Ankarudden)	42 minuter (Ankarudden-Nynäshamn)	1 timme och 17 minuter	2 timmar och 10 minuter	Ingen trafik

Tabell 11, Restider med kollektivtrafik från kärnö till kommuncentrum och regioncentrum via replipunkt

4.7.5 Trafikbryggor i skärgården

Skärgårdstrafiken trafikerar drygt 300 bryggor, vilka är fördelade på fastlandet och ute i skärgården på cirka 170 öar i varierande storlek. Bryggorna ägs i regel av Trafikverket, kommuner eller enskilda föreningar. För de flesta bryggorna finns inget avtal som stipulerar ansvar mellan trafikförvaltningen och bryggägare.

I vilken utsträckning som bryggorna anlöps varierar baserat på säsong. Under vinterhalvåret när resandet är lågt och det finns is-begränsningar i några av farlederna, används en del av bryggorna i liten utsträckning eller inte alls. Under andra delar av året anlöps vissa bryggor endast vid beställning.

I tabell 12 redogörs för de bryggor som har störst andel nyttjandegrad i procentuell fördelning. De bryggor som används i störst utsträckning för påstigningar är Strömkajen (16 %), Vaxholm (12 %), Stavsnäs (7 %) samt Årsta havsbad, Sandhamn och Styrsvik på Runmarö som vardera har 3 procent av det totala antalet påstigande. Nämnda bryggor tillsammans med bryggorna Gruvbryggan på Utö, Södra Grinda, Nynäshamn, Sollenkroka, Boda och Gåshaga står för 56 procent av alla påstigande.

[9] Trafikeras med ångfartyg 1 dagstur lördagar och söndagar under Waxholmsbolagets sommartidtabell
[10] Söderviken på Ornö trafikeras ej året runt
[11] Trafikeras söndagar under Waxholmsbolagets vår- och hösttidtabell

Resterande bryggor, vilka är nära 300 stycken står för de övriga 44 procenten. Avstigandestatistiken följer ett liknade mönster som antalet påstigande per brygga, förutom att Vaxholm (13 %) är den största bryggan följt av Strömkajen (11 %). Att Strömkajen har något lägre antal avstigande än påstigande beror på att fler använder Slussen (4 %) vid avstigande i Stockholm. Sammantaget är de största bryggorna utanför Stockholm och Strömkajen samt Vaxholm, framförallt utpekade replipunkter och kärnöar.

Påstigande per brygga		**Fördelning**	**Avstigande per brygga**		**Fördelning**
Strömkajen	289 152	16 %	Vaxholm	237 460	13 %
Vaxholm	222 339	12 %	Strömkajen	198 418	11 %
Stavsnäs	127 298	7 %	Stavsnäs	129 619	7 %
Årsta	59 194	3 %	Slussen	77 170	4 %
Sandhamn	50 740	3 %	Årsta	59 194	3 %
Styrsvik	49 180	3 %	Sandhamn	51 030	3 %
Gruvbryggan	36 453	2 %	Styrsvik	47 273	3 %
Södra Grinda	36 004	2 %	Sollenkroka	35 964	2 %
Nynäshamn	34 086	2 %	Gruvbryggan	35 643	2 %
Sollenkroka	33 481	2 %	Boda	34 343	2 %
Boda	31 998	2 %	Södra Grinda	32 966	2 %
Gåshaga	31 378	2 %	Nynäshamn	32 792	2 %
Övriga	795 398	44 %	Övriga	825 978	46 %

Tabell 12 – påstigande och nyttjandegrad av de största bryggorna[12]

En brygga att nämna i sammanhanget är Södra Grinda som har förhållandevis hög nyttjandegrad trots att det ej finns fastboende året runt. Grinda är ett populärt utflyktsmål under sommarsäsongen.

I skärgårdstrafiken finns ett antal bryggor med väldigt lågt resande, det finns exempel på bryggor med endast en (1) till 20 på- och avstigande under år 2019. Ett relativt stort antal bryggor hade mellan cirka 100 och 1000 på- och avstigande under 2019. Bryggor med mycket lågt resande bedöms delvis ingå i kompletteringstrafiken som beskrivs under 4.7.8.

4.7.6 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

[12] Statistik från OAS.

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.

Utöver replipunkter finns det ytterligare bryggor med förbindelser till den landbaserade kollektivtrafiken. Några exempel som kan nämnas är Nynäshamn och Lillsved. Fungerande anslutningar och utvecklade bytespunkter med hållplatser, spårperronger, kajplatser och bryggor är en viktig förutsättning för ”hela resan” så att resenärerna på ett effektivt och bekvämt sätt kan röra sig i regionen. Samverkan mellan berörda aktörer är därför av vikt för att dessa bytespunkter ska hålla hög standard. Särskilt viktigt är det med samverkan under vintertid då det mer långsamtgående och isbrytande tonnaget används, vilket medför längre restid och ett glesare turutbud för sjötrafiken.

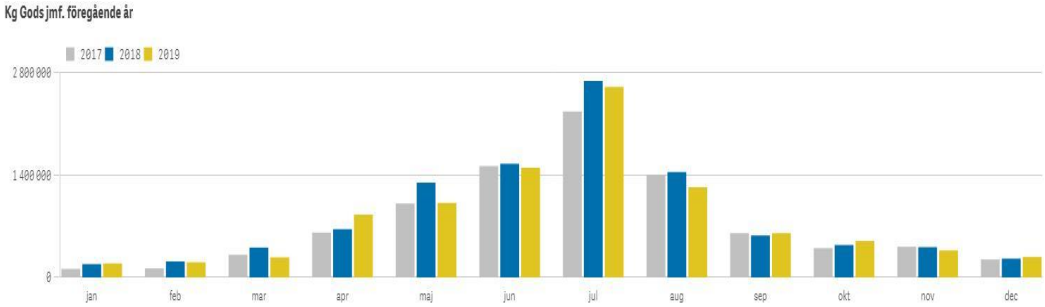
Trafikförvaltningen varken äger eller ansvarar för några av de kajer eller bryggor som används i skärgårdstrafiken. Trafikförvaltningen via Waxholmsbolaget kan dock äga komponenter och anläggningar som kopplas till kajer och bryggor – såsom semaforer och bunkeranläggningar. Kajer och bryggor ägs och förvaltas i huvudsak av Trafikverket, kommuner, Skärgårdsstiftelsen eller enskilda föreningar. Trafikförvaltningen fungerar som kravställare på hur bryggor och kajer ska utformas och utvecklas i samråd med förvaltaren. Detta görs för att behålla en viss standard så att de fartyg som trafikerar i skärgården kan anlöpa bryggor och kajer på ett säkert sätt. I kravställningen ingår bland annat standarder för vattendjup, höjd, avfendring, förtöjningsmöjligheter och tillgänglighetsanpassningar.

Förutom ordinarie trafikbryggor finns det även tre platser som klassificeras som terminaler. Terminalerna är Strömkajen, Vaxholm och Stavsnäs. Terminaler kännetecknas genom att de har större ytor, fler förtöjningslägen för fartyg, samt mer servicefunktioner för resenärer. Vid Strömkajen och Stavsnäs finns även möjlighet att bunkra drivmedel.

4.7.7 Godstrafik

Med ett antal av skärgårdstrafikens fartyg och med separata godsfärjor genomför trafikförvaltningen godstransporter i skärgården. Transporterna med

skärgårdstrafikens fartyg genomförs inom ramen för ordinarie kollektivtrafiklinjer och trafik med godsfärjor genomförs på särskilda godslinjer. Behovet av godstransporter i skärgården varierar beroende på säsong, se figur 9. Under vintersäsong finns tillräcklig kapacitet för att frakta gods på godsbärande passagerarfartyg som utför kollektivtrafik (se nedan under 4.9 vilka av fartygen som är godsbärande). Under högsäsong ökar godsvolymerna varvid särskilda godsfärjor krävs. Behovet av godstransporter är som störst under perioden juni–augusti då exempelvis dagligvaruhandel och restaurangnäring har ökade behov. Vidare transporteras gods till övriga näringsidkare samt till privatpersoner.



Figur 9 – Mängd transporterat gods 2017-2019

Godstrafiken hanteras vid två godsterminaler; Stavsnäs och Albyberg samt vid ett antal bryggor: Simpnäs, Östernäs, Vaxholm, Strömkajen, Stavsnäs, Boda, Sollenkroka, Dalarö, Årsta brygga, Söderby brygga samt Ankarudden

Godstransporterna som genomförs understödjer både enskilda som på ett eller annat sätt bor i skärgården och det näringsliv som har verksamheter i skärgården.

År 2019 transporterades ca 9,5 miljoner ton gods. Cirka 88 % av vikten transporterades med rena godsfärjor och resterande ca 12 % med godsbärande passagerarfartyg. Av transporterat gods forslades ca 80 % med egenägda godsbärande passagerarfartyg som till 99 % var isbrytande fartyg.

Bryggor med stort flöde av gods är exempelvis Stavsnäs, Sandhamn, Söderby, Gruvbryggan, Södra Ingmarsö och Styrsvik.

4.7.8 Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafik erbjuds folkbokförda på öar i Stockholms skärgård och är anropsstyrd. Kompletteringstrafiken genomförs med olika varianter av fartyg och när isläggning så kräver med helikopter och/eller svävare. Kompletteringstrafiken går utöver det ordinarie linjenätet och trafikerar

därmed öar och bryggor som inte ingår i vanliga sjötrafiklinjer. Syftet är att erbjuda berörda bofasta i skärgården möjlighet till resa till kommuncentrum en gång i veckan.

I kompletteringstrafiken ingår tre områden:

- Räfsnäs – Viberö/Krokholmen där öarna Idö, Krokbolmen och Viberö trafikeras. (norra skärgården)
- Stavsnäs – Nämdöskärgården där öarna Ladholmen, Skärvassaholmen, Ängskär, Boskapsö, Biskopsö, Långviksskär, Jungfruskär, Tistronskär, Vånö, Gillinge och Ladholmen trafikeras, tillsammans med ett antal bryggor inom ordinarie trafik. (mellanskärgård)
- Dalarö – Ornö skärgård där öarna Björkö, Biskopsö, Korsholmen, Gillinge, Fjärdlång, Fiversätraö, Kymmendö och Segelholmen trafikeras. (södra skärgården)

Kompletteringstrafiken uppgick till ca 500 resor per år[13].

4.7.9 Helikopter- och svävartrafik

Under vintertid utförs en del av kollektivtrafiken med svävare. Det är framförallt brist på isbrytande tonnage som föranleder behovet av svävartrafik. Även begränsningar vad gäller rätt att bryta is samt vattendjup för isbrytande fartyg medför att svävartrafik behöver användas.

Trafik med svävare sker vintertid, när isläget så kräver, till öarna: Nässlingen, Norra Svartsö, Äpplarö, Norra Ingmarsö, Finnhamn, Särsö, Husarö, Edö och Örsö enligt särskild tidtabell.

Antal resenärer i svävartrafiken 2019 var cirka 4 000 under januari-mars.

Waxholmsbolaget har under vintertid även helikoptertrafik till vissa öar som ej har kollektivtrafik och/eller ingår i kompletteringstrafiken enligt 4.7.8. Samma förutsättningar som gäller för ersättningstrafiken gäller för helikoptertrafiken när den senare behöver användas som följd av isläge.

4.8 Pendelbåtstrafik

Pendelbåtstrafiken bedrivs under SL:s varumärke och taxa och trafikerar i mer stadsnära lägen i och omkring Stockholm. I nuläget finns tre linjer. En försökslinje startade hösten 2020, Linje 83, och ytterligare en linje ska startas under i närtid Pendelbåtstrafikens huvudsakliga syfte är att komplettera

[13] Beslut om förstudie inför upphandling av nya trafikaffärer för Stockholms skärgård (E29). TN 2015-0087. Beslut i Trafiknämnd 2014-10-07

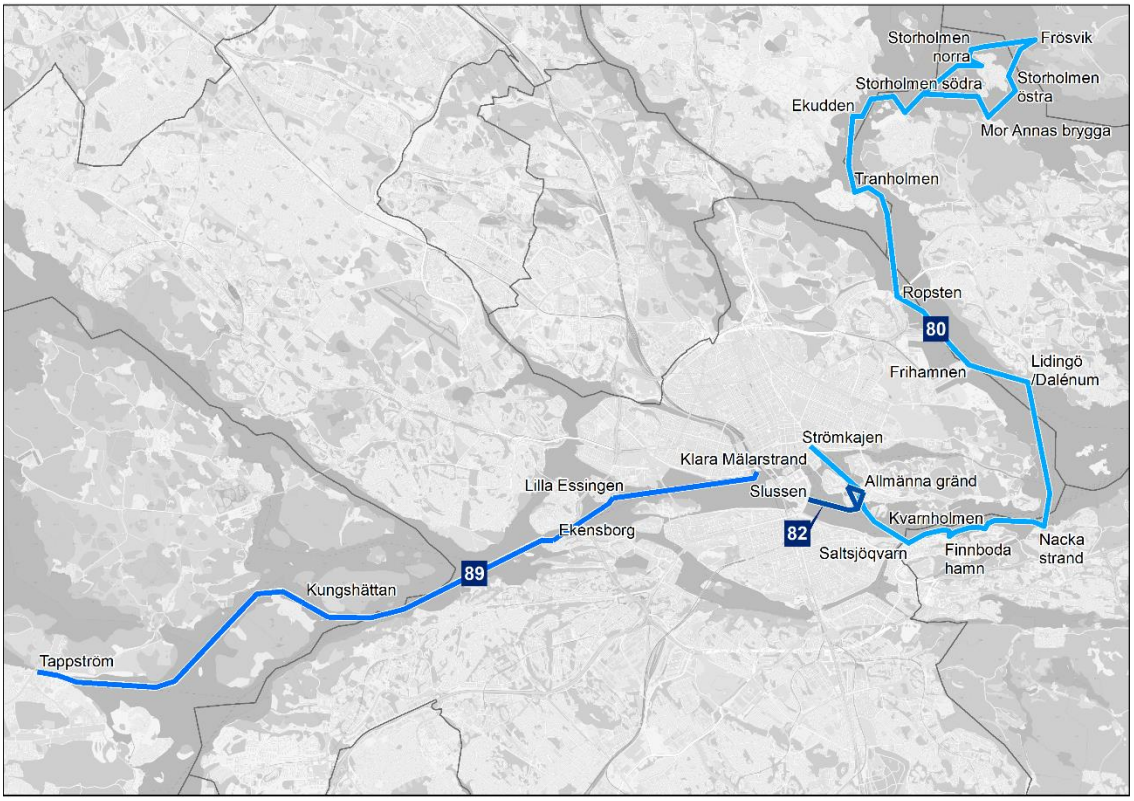
kollektivtrafiken på land. Pendelbåtstrafiken ska erbjuda resmöjligheter med restidsvinster och samtidigt bidra till en avlastning av gatu- och vägnätet.

Pendelbåtstrafiken påverkas av isläggning, det är dock endast ett fåtal bryggor som tillhör områden utan landbaserad kollektivtrafik.

Pendelbåtstrafiken utförs med både egenägda och operatörsägt tonnage. Djurgårdsfärjorna på linje 82 är egenägda medan övriga fartyg ägs av operatörer. Djurgårdsfärjorna är isbrytande och används vid behov som isbrytare på linje 80. Vad om linje 89?

4.8.1 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. Se figur 10 för linjekarta.



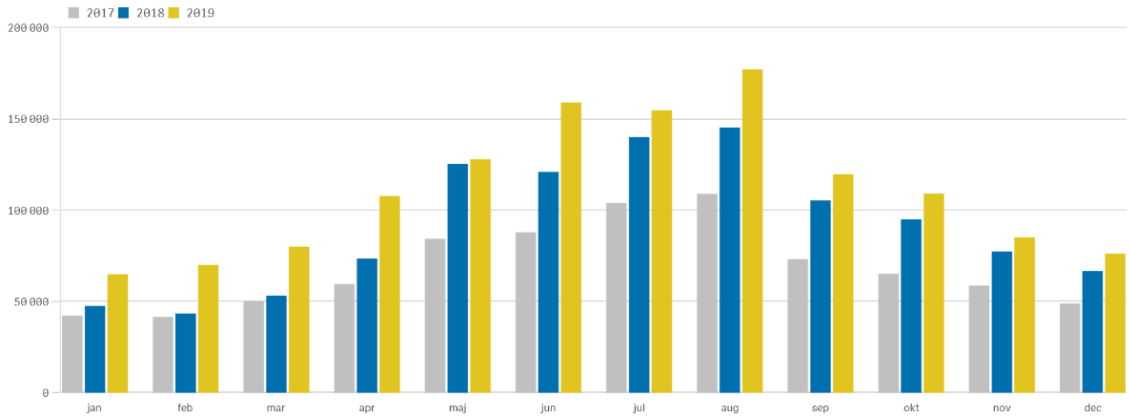
Figur 10 – Linjekarta för linje 80, 82 och 89

Linje 82, figur 10 (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, figur 10 (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 den hårt belastade Ekerövägen.

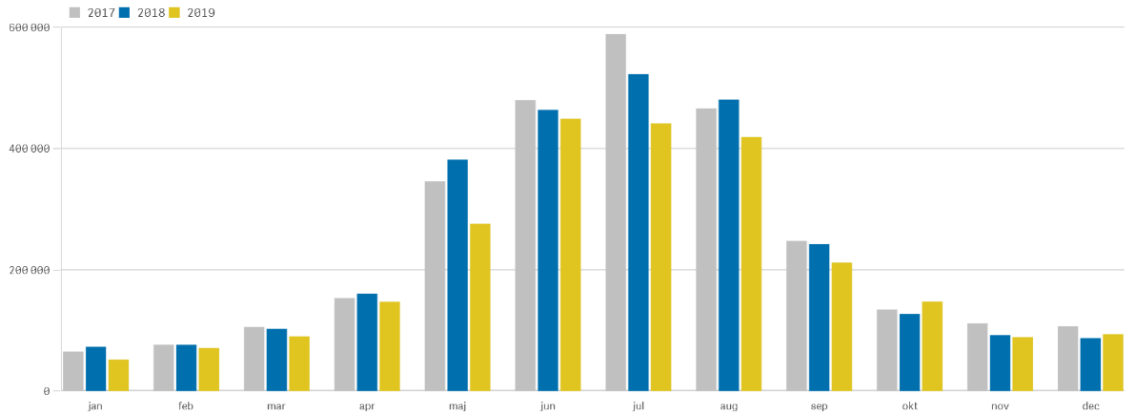
4.8.2 Resande pendelbåtlinjer

Antalet påstigningar i pendelbåtstrafiken 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 resa 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[14], vilket indikerar att kombinationsresor är ett växande alternativ i stråk som berörs av linjen.



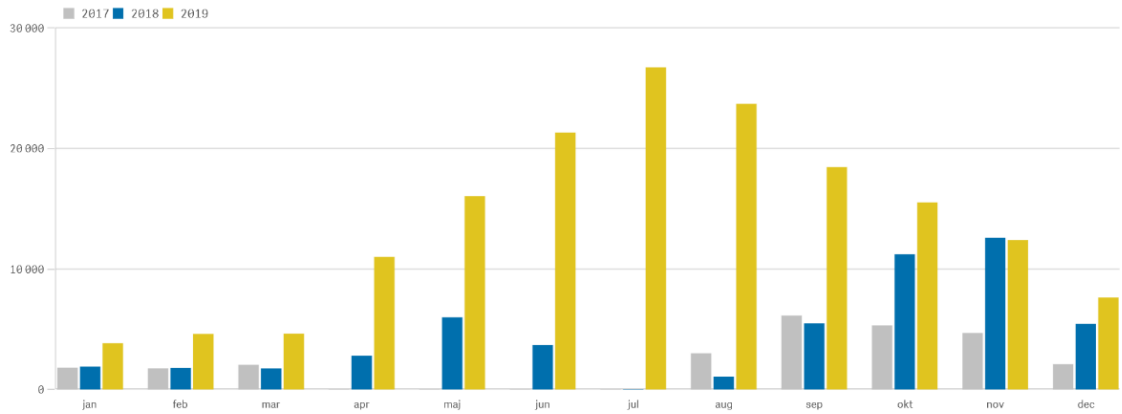
Figur 11 – påstigande per månad på linje 80

[14] Ca 30 000 påstigningar med cykel under år 2019



Figur 12 – påstigande per månad på linje 82

Resandet inom pendelbåtstrafiken har sett en ökning under senare år, framförallt på linje 80 och 89, vilket presenteras i figurer 11, 12 och 13. 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. Linje 89 har två tidtabeller, en för öppet vatten och en för perioder av is.



Figur 13 – påstigande per månad på linje 89

4.8.3 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.



Figur 14 - Linjekarta för försökslinje 1

Försökslinje 1 är numera startad och benämns Linje 83. Linjen trafikerar Strömkajen och Vaxholm med omkringliggande öar samt ett antal bryggor på vägen, se figur 14. Trafiken startade i augusti 2020 och har sedan start haft ca 100 000 resenärer. I huvudsak används egenägda skärgårdsfartyg för trafiken.



Figur 15 - Linjekarta för försökslinje 2

Försökslinje 2, vars linjesträckning presenteras i figur 15, är inte ännu uppstartad.

Båda linjerna ingår som förutsättning i de utredningsalternativ som presenteras nedan i kapitel 5[15].

4.8.4 Pendelbåtstrafikens trafikbryggor

Pendelbåtstrafiken trafikerar drygt 30 bryggor[16], de flesta på fastlandet eller på öar med fast anslutning. Ett fåtal bryggor ligger på öar utan fast anslutning. Bryggorna ägs i kommuner eller enskilda föreningar. För de flesta bryggorna finns inget avtal som stipulerar ansvar mellan trafikförvaltningen och bryggägare. De mest trafikerade bryggorna är Slussen och Allmänna gränd genom Djurgårdstrafiken. Därefter följer ett antal bryggor på Linje 80, exempelvis Nybroplan, Saltsjöqvarn och Nacka strand. Det finns ett antal bryggor med lågt resande såsom Frösvik och Sticklinge med cirka 1500 på- och avstigande resenärer år 2019.

4.9 Tonnage

Stockholms skärgård är unik i sitt slag i Europa och utgör en komplex miljö med en terräng som karaktäriseras av en mycket stor variation. Den vidsträckta skärgården medför att de fartyg som trafikerar området måste ha relativt goda fartresurser för att effektivt kunna erbjuda snabba persontransporter. Knappt hälften av resandet med den kollektiva skärgårdstrafiken sker under sommarmånaderna vilket ställer krav på en fartygsflotta med hög kapacitet. Under vintertid är däremot passagerarantalet mycket lågt med undantag för

[15] Beskrivs mer utförligt i Två försök med pendelbåtstrafik relaterat till budget 2019 för Region Stockholm (TN 2019-0680)
[16] Tillkommande bryggor på linje 83 ej inräknade.

veckoslut, vilket medför perioder där både flottan som helhet och enskilda fartyg har en överkapacitet.

Många av de angöringspunkter som trafikeras längs med rutterna är trånga och kräver lättmanövrerade fartyg för säker angöring. Tilläggsplatser med lägre standard förekommer.

Rutternas längd innebär att besättningarna som regel behöver kunna övernatta ombord, vilket innebär att arbetsmiljöföreskrifter avseende boendemiljö i fartyg måste uppfyllas.

De olika kraven kan stå i motsats till varandra då t ex krav på isgående fartyg ställer sig i direkt motsats till snabba fartyg. Det finns även miljöaspekter som går emot exempelvis snabb kollektivtrafik genom ökad bränsleförbrukning och mer svall. För att kunna nå upp till de olika kraven krävs ett antal olika fartyg med skilda egenskaper gällande storlek, konstruktion och maskinstyrka.

Skärgårds- och pendelbåtstrafiken bedrivs med ett 70-tal fartyg. Fartygen indelas i de som trafikförvaltningen äger och de som är operatörsäga. Förstnämnd kategori benämns som det strategiska tonnaget och bidrar till att trafikförvaltningen kan bedriva bastrafik året runt i skärgården

Sammantaget äger trafikförvaltningen 25 fartyg som används inom trafiken kopplat till de två varumärken Waxholmsbolaget och SL[17]. Av fartygen används fyra inom pendelbåtstrafiken och 21 inom skärgårdstrafiken.

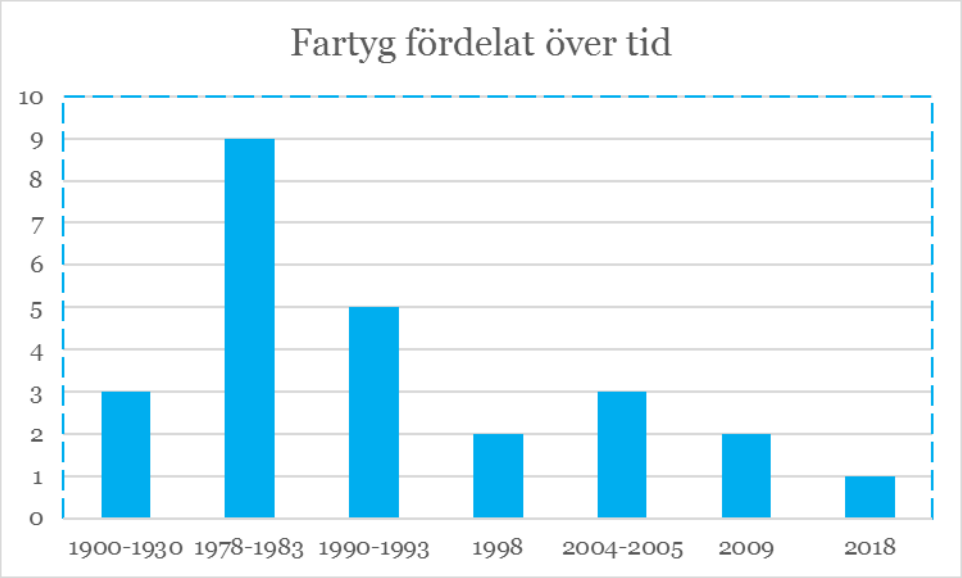
De fartyg som används inom skärgårdstrafiken är uppdelade i kategorierna:

- Isgående fartyg (året runt fartyg)
- Snabbgående fartyg
- Kulturhistoriska fartyg

De fartyg som ägs av regionen inom pendelbåtstrafiken är fyra fartyg som trafikerar Linje 82, Djurgårdsfärjorna.

Figur 16 redovisar ålder på det strategiska tonnaget, genom att redogöra för när fartygen tillverkades/anskaffades.

[17] Ägandet är formellt inom Waxholmsbolaget AB.



Figur 16 – Anskaffningsår för det strategiska tonnaget

4.9.1 Tonnage skärgård

Tre övergripande kategorier av fartyg används inom skärgårdstrafiken; snabbgående, isgående och klassiska. De isgående är även allt som oftast godsbärande fartyg. Fartygen är framtagna utifrån de förutsättningar som inställer sig vid trafikuppgifterna i Stockholms skärgård, enligt ovan. De sorterar samtliga som antingen stora eller medelstora fartyg vad gäller resenärskapacitet. Se tabell 13, 14, 15 för redovisning av respektive fartyg och fartygskategori.

De snabbgående fartygen syftar till att forcera stora avstånd på kort tid och erbjuda resenärerna snabba och attraktiva resor. De isgående fartygen är långsamma utifrån tyngd och funktion. De möjliggör åretrunttrafik, godstransporter samt utbud av resor där tidsåtgång inte är avgörande. De klassiska fartygen utför uppgifter i ordinarie trafik och erbjuder resor i historisk miljö. Fartygen är långsamgående.

Samtliga fartyg är certifierade för att användas i de fartområden som Transportstyrelsen har definierat. Merparten av fartygen är certifierade för fartområde E medan ett antal är det för område D och kan trafikera bryggor i ytterskärgårdens öppna vatten.

Isgående fartyg	**Byggår**	**Maximal resenärskapacitet**	**Kommentar**
Vindöga	1978	180	
Sölöga	1978	180	
Waxholm I	1983	345	
Waxholm II	1983	345	
Söderarm	2004	350	Fartygen kan medta 500 resenärer inom fartområde E
Sandhamn	2004	353	
Dalarö	2005	350	
Nämdö	2009	280	
Gällnö	2010	280	
Yxlan	2018	150	

Tabell 13 – Tonnage skärgård

Snabbgående fartyg	**Byggår**	**Resenärskapacitet**
Skärgården	1978	297
Roslagen	1979	297
Värmdö	1990	340
Vånö	1991	340
Väddö	1992	340
Viberö	1993	340
Vaxö	1993	340
Saxaren	1999	340

Tabell 14 – Tonnage skärgård

Klassiska fartyg	**Byggår**	**Resenärskapacitet**
Norrskär	1910	265
Storskär	1908	320
Västan	1900	180

Tabell 15 – Kulturhistoriska tonnaget

Fartygen som ägs av regionen har anskaffats över ett antal år och i olika stora serier eller enskilt. Vissa av dem är anskaffade för att utföra en specifik uppgift eller passa till en viss del av skärgårdens nautiska förutsättningar såsom varierande djup, smala farleder eller liknande. Generellt har följande funktionskrav styrt fartygsförvärven: hastighet, manöveregenskaper, isgående, godsmöjligheter, passagerarkapacitet samt arbets- och boendemiljö för besättningar.

Utöver de fartyg som regionen äger tillkommer ett antal operatörsägda fartyg. Antalet varierar över årets månader utifrån behov. Fartygen har varierande utformning, förmågor och ålder. Storlek varierar från små taxibåtar till stora fartyg. Det finns exempel på fartyg som är helt dedikerade en uppgift, utifrån sin utformning, exempelvis för trafik utomskärs eller utmanande förhållanden för navigering.

4.9.2 Tonnage pendelbåt

Djurgårdsfärjorna, tabell 16, trafikerar linje 82. Resenärsutbyte kan ske både via för och akter. Fartygen är samtliga isgående.

Fartyg pendeltrafik	**Byggår**	**Resenärskapacitet**
Djurgården 8	1977	300
Djurgården 9	1981	300
Djurgården 10	1982	300
Djurgården 11	1998	300

Tabell 16 – Tonnage Linje 82

Fartyg på linje 80 och 89 som utför trafiken är operatörsägda och har varierande utformning, förmågor och ålder. Ett antal isgående och isbrytande fartyg används vid behov i pendelbåtstrafiken.

4.9.3 Fartygens användning

Fartygen, egenägda och operatörsägda, används i varierande utsträckning över årets månader. Fartygen är fördelade till olika områden i skärgården. Trafiken i norra och södra skärgården utförs till största del med operatörsägda fartyg, även för de linjer som utgår från Strömkajen. Mellanskärgårdens trafik utförs till större del med egenägda fartyg.

Eftersom många linjer är långa och har många stopp förekommer att snabbgående fartyg inte kan hålla hög medelhastighet. Detta för med sig effekter på restider och att fartygen inte fullt ut kan användas utifrån förmåga. Det finns även förhållanden kring djup i farleder som påverkar var olika fartyg kan och inte kan användas.

4.10 Besöksnäring och näringsliv i skärgården

Turismen är ett viktigt inslag för näringslivet och besöksnäringen i skärgården. Närvaron av båtarna i centrala Stockholm, i synnerhet vid Strömkajen, bidrar till att minimera det mentala avståndet ut till skärgården.

Turismen i skärgården består till stor del av nationella turister från Stockholmsregionen. Under juli månad är de flesta besöksställen i skärgården fullbelagda. Statistiken över antal gästnätter följer ungefär samma mönster årligen, av totalt 1 477 584 gästnätter år 2019 uppmättes i juli månad cirka 270 000 gästnätter. Det finns dock ett mörkertal, då boenden med färre än åtta bäddar inte ingår i statistiken. Skärgårdsturismen är relativt väderberoende – med fler resenärer och besökare som åker ut till skärgården vid soligt och bra väder. Antalet gästnätter har varit stabilt i antal åren 2016-2019 och fluktuerar kring 50 000 under lågsäsong, upp till 200 000 tusen i mellansäsong och upp mot 250 000 under sommarmånaderna.

Det finns ambition inom besöksnäringen i regionen att förlänga säsongen i skärgården. För att nå detta mål är utländska turister en viktig målgrupp eftersom de reser mot sensommaren/hösten och därmed bidrar till besök när inhemsk turism ebbar ut för säsongen.

4.11 Biljett/taxa/zoner

Sjötrafiken bedrivs i såväl SL som Waxholmsbolagets taxor, se tabell 17-20. Den sjötrafik som tillkommit under benämningen pendelbåtstrafik går under SL–taxa medan den sjötrafik som benämns som skärgårdstrafik har Waxholmsbolagets taxa. Under skärgårdstrafikens lågsäsong har vissa SL-periodkort även giltighet för resa i skärgårdstrafiken.

SL-trafiken har enhetstaxa medan trafiken i Waxholmsbolaget har en zon-indelning med sex olika zoner. Avgiften för enkel resa i skärgårdstrafiken beräknas efter resans längd och gångtid.

Biljett	**Vuxen**	**Rabatterat pris**
Enhetstaxa	38 kr	25 kr

Tabell 17- SL:s taxa för enkelbiljetter

Biljett	**Vuxen**	**Rabatterat pris**
Taxa 1	56 kr	38 kr
Taxa 2	76 kr	51 kr
Taxa 3	95 kr	63 kr
Taxa 4	114 kr	77 kr
Taxa 5	140 kr	93 kr
Taxa 6	169 kr	112 kr

Tabell 18 - Waxholmsbolagets taxa för enkelbiljetter

SL och Waxholmsbolaget erbjuder även ett antal biljetter med längre giltighet.

Biljett	**Vuxen**	**Rabatterat pris**
Periodbiljett 30 dagar	950 kr	640 kr
Periodbiljett, ett år	9980 kr	

Tabell 19 - SL:s taxor för ett urval av periodbiljetter

Biljett	**Vuxen**	**Rabatterat pris**
Periodbiljett 30 dagar	950 kr	640 kr
Ö-kort, ett år	600 kr	

Tabell 20 - Waxholmsbolagets taxor för ett urval av periodbiljetter

Waxholmsbolaget erbjuder inte periodbiljetter med ett års giltighet motsvarande det som SL erbjuder. Biljetten Ö-kort är tillgängligt för fastboende skrivna på en ö utan broförbindelse eller statlig färja till fastlandet inom Waxholmsbolagets trafikområde. Cirka 2000 ö-kort säljs per år och vid ungefär nio procent av resorna används ö-kortet som färdbevis (TN 2014-0087).

Biljettförsäljningen fördelade sig 201; 94 % enkelbiljetter, 5 % biljetter med längre giltighet och 1 % ö-kort. Cirka hälften av alla biljetter med längre giltighet köptes under juli 2019. Enkelbiljetter juni-augusti uppgick till 62 procent av alla biljetter och under april-september till 82 procent.

4.12 Sjötrafikens miljöpåverkan

Sjötrafiken har miljöpåverkan på klimat, natur och hälsa. Sjötrafiken har utsläpp av växthusgaser som är högre jämfört med övriga kollektivtrafikslag. Sjötrafiken inte har ställt om i lika snabb takt till förnybar energi som exempelvis busstrafiken som följd av exempelvis skattetekniska förhållanden och lång livslängd på motorer. Dock befinner sig sjötrafiken i en omställningsprocess för att öka andelen förnybar energi i driften. För år 2019 låg andelen på 18 % och framtagen plan för övergång till drift med icke-fossila bränslen inom sjötrafiken[18] redovisar att andelen förnybar energi ska vara 50 % vid utgången av år 2021. Detta kommer innebära att sjötrafikens utsläpp av växthusgaser kommer att minska kraftigt under den kommande tvåårsperioden.

Tabell 21 visar den upphandlade sjötrafikens samlade utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO_2-e) samt en jämförelse med busstrafiken som år 2019 hade 96 % andel förnybar energi.

Trafikslag	Basår: 2011	2018	2019
Sjötrafiken persontrafik			
Andel förnybar energi	3 %	17 %	18 %
Utsläpp [ton CO2-e]	26 050	24 020	22 400
Personkilometer	42 439 452	51 064 498	53 050 265
Utsläpp [g/pkm]	614	470	422
Förändring	-	-23 %	-31 %
Sjötrafikens helikoptertransporter			
Utsläpp [ton CO2-e]	-	93	87
Busstrafiken			
Andel förnybar energi	44 %	97 %	96 %
Utsläpp [ton CO_2-e]	168 190	59 960	63 210
Personkilometer	1 792 000 000	1 880 000 000	1 850 000 000
Utsläpp [g/pkm]	94	32	34
Förändring	-	- 66 %	- 64 %

Tabell 21 – Koldioxidekvivalenter trafikslag. Källa: Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019, miljöbilaga till årsrapport 2019 för trafiknämnden

[18] TN 2015-1125, informationsärende i Trafiknämnden 2015-10-13

Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider minskar till följd av hårdare kravställning på nyare maskiner för fartygens framdrift. I tabell 22 redovisas utsläppen som orsakas av fartygens maskiner. Till skillnad mot landtrafiken orsakar inte sjötrafik utsläpp av partiklar genom friktion mellan däck och asfalt.

	Basår: 2011	2018	2019
Personkilometer	42 439 452	51 064 499	53 050 265
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	7,2	4,5	5,4
Kväveoxider	228,7	170,3	183,3
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%]			
Partiklar	-	-47 %	-39 %
Kväveoxider	-	-38 %	-36 %

Tabell 22 - på sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider. Källa: Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019, miljöbilaga till årsrapport 2019 för trafiknämnden

Busstrafik

	Basår: 2011	2018	2019
Personkilometer	1 792 000 000	1 880 000 000	1 850 000 000
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	19,9	12,7	10,2
Kväveoxider	2 489	1 240	1 103
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%]:			
Partiklar	-	- 39 %	- 50 %
Kväveoxider	-	- 53 %	- 57 %

Tabell 23 - på busstrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider (data endast från utsläppen genom motorer). Källa: Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019, miljöbilaga till årsrapport 2019 för trafiknämnden

Sjötrafikens energianvändning minskar mätt per personkilometer. En aspekt som påverkar fartygens energianvändning är att de i stort sett alltid befinner sig i utomhusmiljö och behöver energi för.

	Basår: 2011	2018	2019
Sjötrafiken persontrafik			
Total energianvändning [MWh]	77 180	82 690	78 400
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	1,819	1,619	1,478
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	654 420	685 640	653 618
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,365	0,365	0,353
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	396 600	437 500	445 500
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,121	0,104	0,100

Tabell 24 - på energianvändningen per trafikslag. Källa: Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019, miljöbilaga till årsrapport 2019 för trafiknämnden

Buller förknippas inte med sjötrafiken på samma sätt som spår- och landtrafik där bullerdämpande åtgärder kan behövas sättas in. Däremot uppstår undervattensbuller vilket påverkar djurlivet i sjö och hav. Sjötrafiken ger inte upphov till barriäreffekter. Däremot uppstår vågor och svall, framförallt från det snabbgående äldre tonnaget. Fartygstrafik river även upp bottnen vid manövrering, från propellerrörelser, detta leder både till påverkad botten samt grumling av vatten.

Då ett fartyg gör fart genom vatten och vattnet strömmar kring fartygskroppen uppkommer en vågbildning. Vågbildning beror på fartygets form, dess deplacement och fartygets fart. Svallvågor och tryckskillnader i vattenmassan som bildas av ett fartyg kan fortplanta sig relativt långa distanser och kan leda till stranderosion. Lösa bottnar, stränder och växtlighet påverkas av de vågor som uppkommer av fartygstrafiken.

Det finns arbetsmiljöregler som reglerar maximalt tillåten bullernivå ombord på fartyg men det förekommer störningar för allmänheten då fartyget ligger vid brygga/kaj.

4.13 Kommersiella aktörer

I skärgård och Mälaren/Saltsjön är ett antal aktörer aktiva och bedriver kollektivtrafik på kommersiell basis. Anmäld kommersiell trafik består av:

- Stockholm–Möja
- Stockholm–Sandhamn
- Stavsnäs–Sandhamn
- Stockholm–Björkö
- Stockholm–Vaxholm
- Stockholm–Gustavsberg
- Solna Strand–Riddarholmen
- Hammarby sjöstad–Nybroplan

5 Åtgärder och utredningsalternativ

Följande kapitel redogör för vilka utredningsalternativ som behandlats i sjötrafikutredning del 1. Kollektivtrafikens övergripande mål beskrivs i kapitel 3 och de är utgångspunkt för de effekt- och systemmål som utarbetats. Nulägesbeskrivningen i kapitel 4 är en viktig utgångspunkt för arbetet med utredningsalternativ. Därutöver är samråd och remiss med intressenter av vikt för att fånga upp perspektiv från myndigheter, intresseorganisationer, resenärer och övriga verksamma i skärgården.

Föreliggande kapitel redogör för motiv till att alternativ i föregående remissversion av Sjötrafikutredning del 1 (maj 2020) avfärdas som inriktning för skärgårdstrafiken. Samråd och analys efter genomförd remiss har föranlett att ett nytt sammanvägt trafikupplägg har tagits fram som huvudalternativ till slutligt förslag, se avsnitt 5.3 och 5.4.

5.1 Förutsättningar

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.

Sjötrafiken ska kunna hantera olika resenärskategoriers behov och möta de utmaningar som följer av att kollektivtrafikförsörja en stor glesbygd. Inom trafikområdet finns ibland besvärliga förutsättningar vad gäller väder, vind och nautiska förhållanden. Det inställer sig kraftiga variationer i resandemängder över årets månader. Skärgården är stor, vilket medför behov av snabba fartyg. Samtidigt innebär isförhållanden att isbrytande fartyg är en nödvändig del i flottan. De isbrytande fartygen är tunga och håller lägre hastigheter. För att ge dem fler användningsområden har de flesta även godsbärande förmåga. Eftersom det är en förutsättning att de isbrytande fartygen är relativt stora och tunga har de ofta stor resenärskapacitet, vilket medför ett användningsområde under sommartid när resenärerna är flest.

Vidare ska flera resenärskategoriers behov tillgodoses i skärgårdstrafiken, där de fastboende har ett jämt behov med få resenärer. Turister och besökare har

långt större behov i omfattning av resande, vilket påverkar trafiken genom mer utbud under exempelvis sommaren, långhelger och lov. Eftersom Waxholmsbolagets ägardirektiv anger att ett mycket brett uppdrag ska hanteras, vilket stöttas av RUFS 2050, är utgångspunkten att dagens uppgifter för sjötrafiken även ska gälla framöver. Trafikförsörjningsprogrammet pekar tydligt på bastrafik som det mest väsentliga.

5.2 Avfärdade trafikalternativ för skärgården

Föregående remissversion av Sjötrafikutredning del 1 (maj 2020) redovisade två trafikupplägg i skärgården. Utredningsalternativ 1 innebar ett trafikupplägg som liknar dagens trafik och utredningsalternativ 2 innebar ett trafikupplägg med ökat fokus på bastrafiken och kortare linjer.

Tidigare utredningsalternativ 1 var i stort jämförbart med hur skärgården trafikeras i nuläget. Dagens trafiksystem och fartygsanvändning har under lång tid optimerats för att möta skärgårdstrafikens breda uppdrag. Utredningsalternativ 1 uppnådde de flesta åtaganden i förhållande till resenärskategorier och godshantering enligt Waxholmsbolagets ägardirektiv, likväl som alternativet upprätthåller en grundläggande bastrafik i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050. Det finns dock inneboende ineffektiviteter inom utredningsalternativ 1, som ärvs från dagens system som inte är önskvärda att bibehålla vid en framtida utveckling. Dagens trafikupplägg med dimensionering på direkttrafik för resor med lång restid medför negativa konsekvenser på ekonomi och miljö sett över helåret. Totalkostnaden för en utbudstimme i skärgårdstrafiken ligger mellan 4500–6000 kronor. Dessa relativt höga kostnader innebär dels att skärgårdstrafiken inte är kostnadseffektiv samt dels att det innebär begränsningar i turutbud.

Utifrån den inneboende ineffektiviteten med en låg beläggningsgrad på stora fartyg sett över helåret bör det ej vara önskvärt att fortsatt trafikera Stockholms skärgård med trafikupplägg enligt utredningsalternativ 1.

Tidigare utredningsalternativ 2 hade potential att resurseffektivisera trafiksystemet genom mindre fartyg, fler korta linjer och tätare resor mellan replipunkter och kärnöar. En potential att resurseffektivisera trafiksystemet med en ökad beläggningsgrad på fartygen sett över ett årssnitt identifierades. Ett sådant trafikupplägg stöds av trafikförsörjningsprogrammet, där fokus är på trafik mellan kärnö och replipunkt.

En utvecklad skärgårdstrafik enligt utredningsalternativ 2 bedömdes medföra positiva effekter för fastboende skärgårdsbor. Längre trafikdygn högre turtäthet, samt bättre restider bedömdes medföra att boende i skärgården i större utsträckning kan tillgodogöra sig arbete, studier och utbud av offentlig och

privat service. Utredningsalternativ 2 bedömdes även vara gynnsamt utifrån resurseffektivitet och miljö då en stor del av direkttrafiken mellan Stockholm och mellan/ytterskärgården drogs ner.

Under sjötrafikutredningens gång identifierats ett antal hinder för att fullt ut implementera tidigare förordat utredningsalternativ 2.

Om resenärsantalet antas vara konstant skulle landtrafiken behöva utökas för att transportera en större mängd resenärer mellan regioncentra och replipunkter. En utökning av busstrafik, och sannolikt även biltrafik, ställer ökade krav på utveckling av landinfrastruktur och replipunkters kapacitet i förhållande till vägstandard, vändplatser, vändmöjlighet och ökat antal parkeringsplatser. Ett införande av utredningsalternativ 2 skulle medföra en högre belastning på befintlig väginfrastruktur och replipunkter. Även centralt belagda hårt belastade bussterminaler bedöms få en ökad mängd busstrafik.

En förändrad sjötrafik från Strömkajen i enlighet med tidigare förordad utredningsalternativ 2, med mindre inslag av långa linjer, kan antas få effekter på resenärers upplevda tillgänglighet och kundnöjdhet och leda till färre resor. Det kan antas att turism och besöksnäring fortsatt använder sjötrafiken men ett tapp av resenärer som följd av mindre attraktiv resa bör inte underskattas.

Utifrån Waxholmsbolagets ägardirektiv är bedömningen att utredningsalternativ 2 inte tillgodoser samtliga resenärskategoriers resebehov i tillräcklig utsträckning samtidigt som godshanteringsuppdraget blir svårare att uppfylla. Utifrån ovan diskussion och utifrån Waxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektiv anses det inte rimligt att i dagsläget rakt av implementera utredningsalternativ 2.

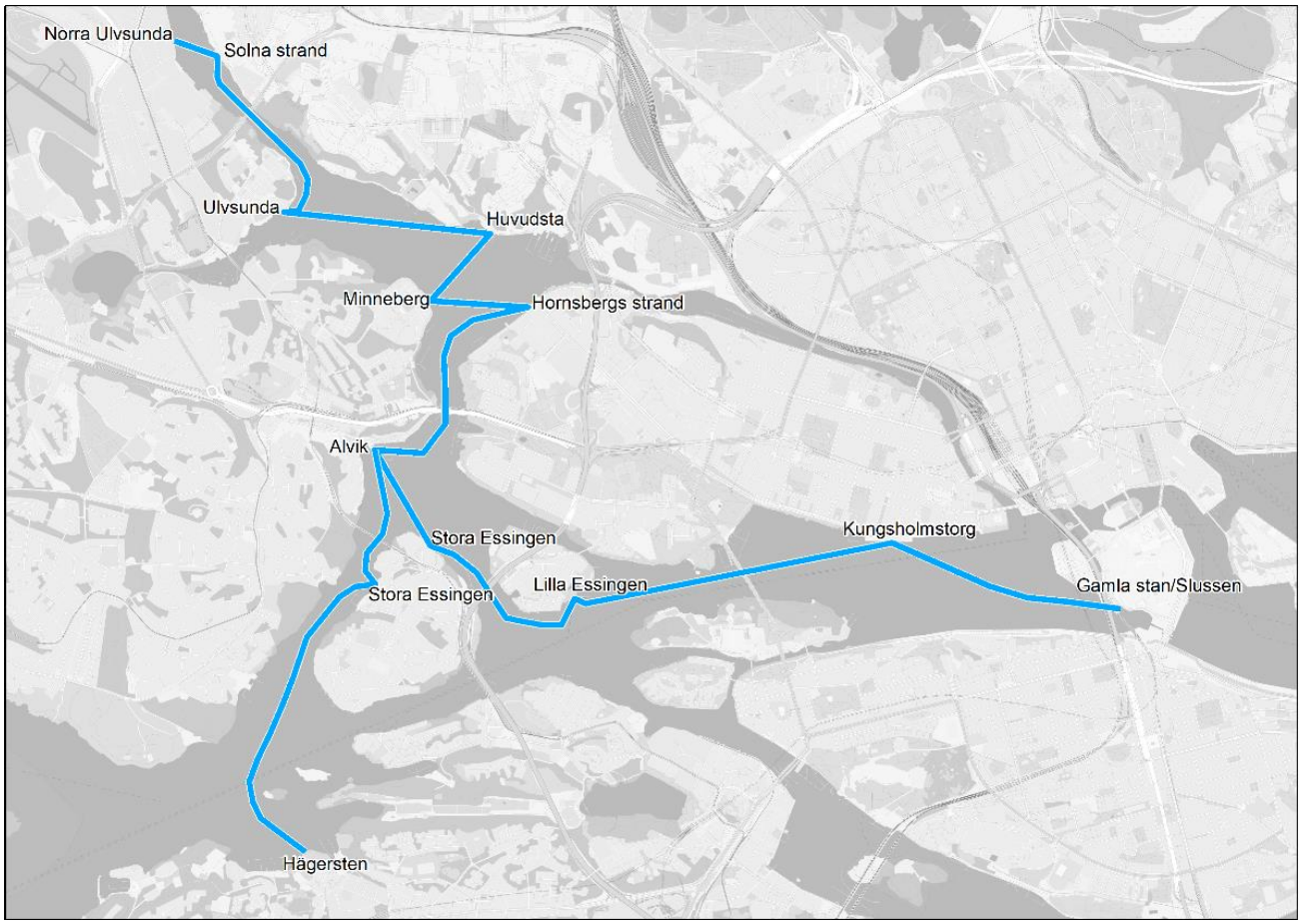
Slutledningen av ovanstående resonemang ger därför att vare sig utredningsalternativ 1 eller utredningsalternativ 2 i sina respektive helheter är optimala vägar framåt för utveckling av den kollektiva sjötrafiken. Det behövs ett balanserat inriktningsalternativ för förändring av den kollektiva sjötrafiken. Sjötrafikutredning del 1 har som förutsättning att uppfylla Waxholmsbolagets breda uppdrag likväl som att förhålla sig till trafikförsörjningsprogrammet och övergripande regionala styrdokument som RUFS 2050. Eftersom sjötrafiken ska bidra till möjligheten att bo och verka i skärgården, samt bidra till en lättillgänglig och attraktiv skärgård sett ur ett besöksperspektiv, har ett utvecklat och sammanvägt förslag till inriktning för framtidens skärgårdstrafik utarbetats. Förslaget bibehåller väsentliga delar av dagens trafikupplägg samtidigt som skärgårdstrafiken gradvis kan utvecklas mot ett trafikupplägg som liknar det avfärdade utredningsalternativ 2.

5.3 Förslag till trafikupplägg för pendelbåtstrafiken

Sjötrafikutredningen har som förutsättning att samtliga befintliga pendelbåtslinjer kvarstår samt att de två försökslinjerna till Vaxholm (Linje 83) respektive Värmdö (Linje 84) övergår till ordinarie trafik.

Utöver det eftersträvas effekter såsom restidsvinster och avlastning på gatu- och vägnät samt bytespunkter i planering av stadsnära sjötrafik. Här kan nya reserelationer uppstå med sjötrafik, i synnerhet med beaktande av kombinationsresor cykel–sjötrafik–cykel.

I utredningen Strategisk pendelbåtsutredning (TN 2017- 1363) föreslås två linjer att införas, Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan, se figur 17. Förslagen inryms även i sjötrafikutredning del 1.



Figur 17 - Linje Norra Ulvsunda–Gamla Stan och Norra Ulvsunda-Hägersten

De båda linjerna beskrivs mer utförligt i beslutat ärende Strategisk pendelbåtsutredning (TN 2017- 1363).

5.3.1 Pendelbåtstonnage

Det finns behov av ställningstaganden kring pendelbåtstonnage, vilket utreds vidare i Sjötrafikutredning del 2. I effektmålen pekas även på faktorer som är viktiga att utreda vidare såsom miljö och energi, digitalisering och automatisering och användbarhet för besättning och resenär. Givna förutsättningar är vid var tid gällande budgetbegränsningar. Sidotillägg utifrån förslag i Strategisk pendelbåtsutredning (TN 2017- 1363) kan vara intressant att utreda vidare i Sjötrafikutredning del 2, då det kan medföra positiva effekter för restider.

5.3.2 Ytterligare förslag på linjer inom pendelbåtstrafiken

Vid sidan av föreslagna linjer ovan redogörs nedan för ett antal stråk som kan vara aktuella för ny sjötrafik, utöver de som anges under utredningsalternativen. De beskrivs översiktligt nedan.

Sjötrafik Botkyrka – Huddinge – Ekerö

Kan vara ett stråk som är intressant för ny sjötrafik i ett långsiktigt perspektiv, då det pågår omfattande planering av nya stadsbebyggelse i området, i sjönära lägen.

Sjötrafik Täby

I beslutade försöksliner, TN 2019-0680, omnämns sjötrafik mot Täby, i form av en förlängning av Linje 80. En sådan åtgärd kan vara intressant att fortsatt utreda i samverkan med berörda kommuner.

5.3.3 Avfärdad pendelbåtstrafik inom utredningens tidsperspektiv

Under utredningen och samråden med kommuner och övriga intressenter har ett par olika nya linjer och kopplingar för sjötrafiken lyfts och diskuterats. Nedan följer de kopplingar och linjeförslag som valts att avfärdats.

Järfälla – Hässelby – Blackeberg – Nockeby – Bromma – Stockholm

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

Ulvsunda – Karlberg – Stadshagen – Karlbergssjön – Stockholm central

Likt sträckan mot Västerort finns det redan existerande spårbunden trafik på sträckan, dessutom finns det begränsningar i både bredd och vattendjup i

Karlbergskanalen och Karlbergssjön som hindrar att bedriva sjöburen kollektivtrafik med större fartyg. Dessutom ligger det småbåtshamnar i Karlbergssjön som gör att det endast går att trafikera i låga hastigheter vilket medför att restiden påverkas negativt.

Koppling mot - Hägersten – Mälarhöjden – Sätra – Vårberg
Likt kopplingen mot Hässelby går det på denna sträcka spårbunden trafik på tunnelbanans röda linje vilket gör att inga restidsvinster kan uppnås med sjötrafik. Dessutom ligger möjliga platser för vissa bryggor en bit ifrån bebyggelsen vilket kan påverka eventuell trafiks attraktivitet eftersom gångtiderna till bryggorna blir för långa.

Sandviken – Vattubrinken – Södertälje C
Områdena Sandviken och Vattubrinken strax norr om Södertälje har idag dåliga kollektiva förbindelser och vägavsnitten ner till bebyggelsen håller låg standard så att busstrafiken har svårt att ta sig fram. Sjötrafik från dessa områden ner mot Södertälje skulle kunna ge positiva kollektiva resmöjligheter för de boende här men linjen har avfärdats till stor del på att restiden är relativt lång med sjötrafik samt på grund av för litet resandeunderlag.

Hammarby Sjöstad – Nybroplan
Kommersiell kollektivtrafik på vatten bedrivs idag året runt på denna sträcka. Samtidigt kommer tunnelbanans nya blå linje koppla ihop Kungsträdgården – Sofia – Hammarby sjöstad med nya stationer. Behov av ytterligare kollektivtrafik på vatten på denna sträcka bedöms därmed inte finnas.

Koppling mot Danderyds sjukhus
Ingen restidsvinst med kollektivtrafik på vatten jämfört med befintlig spårbunden trafik gör att denna koppling inte bedöms intressant att gå vidare med.

5.4 Förslag till trafikupplägg för skärgårdstrafiken

Inriktningen för utveckling av skärgårdstrafiken föreslås vara att bibehålla delar av dagens trafiksystem samtidigt som trafikupplägget möjliggör effektivisering. Trafikupplägg i norra och södra skärgården följer i dagsläget bastrafikkonceptet, detta bör bibehållas.

Ångfartygen Västan, Storskär och Norrskär föreslås fortsatt vara i trafik i skärgården i enlighet med Waxholmsbolagets ägardirektiv, samt ha Stockholm som utgångspunkt för sina resor.

5.4.1 Trafikkoncept skärgård

I dagens trafiksystem finns en variation i turtäthet och avgångar mellan veckodagar över året. Variationen mellan veckodagar är en behovsanpassning för att hantera ökad efterfrågan av resor till skärgården under veckoslut vår och höst. Linjernas längd och antal stopp varierar också över året, detsamma gäller för start- och stoppunkt för vissa linjer. Denna behovsanpassning av trafiken föreslås kvarstå med syfte att tillgängliggöra skärgården över veckoslut för turister, besökare och fritidshusägare, samt löpande anpassa trafikens utbud utifrån efterfrågan.

Som inriktning för utveckling av framtidens sjötrafik i skärgården föreslås att behovs/säsongsanpassad sjötrafik bedrivs från Strömkajen mot framförallt mellanskärgården, samt till viss mån norra- och södra skärgården, likt idag. En fortsatt trafik från Strömkajen medför minskad risk för överbelastning av busstrafiken och landinfrastrukturen och medför en likvärdig möjlighet för besökande att ta del av skärgården. Detta innebär fortsatt positiva effekter för en attraktiv region och levande skärgård. För norra och södra skärgården föreslås dagens upplägg fortsatt gälla, med fokus på bastrafiken till och från replipunkter. Exempelvis följer det huvudsakliga resandet till Sandhamn och Utö idag de trafikala principerna enligt bastrafikkonceptet.

Under lågtrafiksäsong föreslås utökad busstrafik i kombination med färre avgångar vad gäller långlinjer från Strömkajen. Här inställer sig en tydlig växelverkan mellan båt och buss som varierar över året. Inrättad pendelbåtstrafik i Saltsjön kan bidra till denna växelverkan.

För att hantera lågt resande under lågtrafiksäsong föreslås utökad anropsstyrd trafik i skärgården utifrån de fastboendes villkor, detta bör även gynna de deltidsboende som bebor skärgården över längre perioder av året. Graden av anropsstyrd trafik kan justeras ner under högtrafik om annat trafikutbud istället förstärks. Utefter samråd med skärgårdsintressenter har trafikförvaltningen identifierat att fastboende generellt ställer sig positiva till en utveckling av anropsstyrd trafik, förutsatt att systemet för bokning av trafik går att lösa på ett smidigt sätt.

Förändringar av linjenätet behöver analyseras vidare i kommande skeden och därefter löpande inom årliga trafikförändringar. Upplägg enligt ovan har en påverkan på Sjötrafikutredning del 2.

Trafikala principer

Trafikförvaltningen föreslår att skärgårdstrafiken bör följa följande principer.

Under högsäsong med stort resande föreslås:

- Snabbgående och stora fartyg kör från Strömkajen till resmål i skärgården på linjer med få stopp vid strategiska bryggor.
- Stora och långsamtgående fartyg (isbrytare med godsbärande förmåga) kör från Strömkajen till resmål i skärgården på linjer med många stopp.
- Mindre kapacitetsstarka fartyg trafikerar ögrupper på kortare linjer med fokus på bastrafiken (kärnö-replipunkt).

En utveckling enligt ovan principer under högsäsong möjliggör för att snabbgående fartyg används mer ändamålsenligt, isbrytarnas storlek gör nytta även under isfri tid och mindre fartyg som kan utnyttjas mer effektivt genom att göra fler omlopp på korta linjer. Trafiken renodlas genom att vissa turer med större snabbgående fartyg angör färre bryggor och fokuseras till större målpunkter. Detta kompletteras med långsamtgående fartyg vilka angör fler bryggor, samt bastrafiken.

Under låg- och mellansäsong med mindre resande föreslås:

- Mindre kapacitetsstarka fartyg trafikerar ögrupper på kortare linjer med fokus på bastrafiken (kärnö-replipunkt)
- Generellt föreslås en ökad grad av anropsstyrd trafik, vilket bidrar till ökad möjlighet för bättre matchning mellan resandebehov och fartygsanvändning.
- Skärgårdstrafiken från Strömkajen minimeras under lågsäsong, i likhet med idag. Pendelbåtstrafik mot Vaxholm samt buss mot replipunkt möter då upp resandebehov från regioncentrum.
- De snabbgående stora fartygen används vid behov under lågsäsong. Under mellansäsong erbjuder de en flexibilitet och möjlighet att utöka trafiken på baslinjer vid behov.
- Stora och långsamtgående fartyg (isbrytare med godsbärande förmåga) används längre ut i skärgården på linjer med många stopp under isfria förhållanden. Vid perioder av is används samma fartyg för att klara uppdraget med bastrafik.

5.4.2 Fartygskoncept skärgård

Det finns behov av omfattande renovering av befintligt tonnage eller investering i nytt tonnage. Hur tonnage ska ersättas utreds vidare i kommande skede i Sjötrafikutredning del 2. I effektmålen pekas även på faktorer som är viktiga att utreda vidare såsom miljö och energi, digitalisering och automatisering och användbarhet för besättning och resenär. Givna förutsättningar är vid var tid gällande budgetbegränsningar.

Utöver ovan föreslagna trafikala principer behöver trafikförvaltningen förhålla sig till Waxholms bolagets ägardirektiv samt trafikförsörjningsprogrammet vad gäller tonnagets möjlighet att transportera gods och isbrytande förmåga. Godsuppdraget kvarstår varför framtida flotta totalt sett behöver kunna hantera definierat godsuppdrag. Flottan behöver även ha kapacitet att bryta is. Det strategiskt isbrytande tonnaget behöver ha en viss storlek för att klara uppgiften. Detta medför att beläggningsgraden sannolikt fortsatt kommer vara låg på de isbrytande fartygen under vintersäsong. De stora isbrytande fartygen fyller även en funktion under sommartid med hög kapacitet för stora turistströmmar, en resenärskategori som inte är restidskänslig. Vid kommande upphandling av nytt strategiskt tonnage är det rimligt att utreda möjligheten till mindre isbrytare.

Sjötrafikutredning del 1 föreslår att flottan totalt sett ska klara samma uppgift i framtiden som idag. För att understödja trafikkonceptet föreslås dock att flottans sammansättning justeras i den mening att fler snabbgående fartyg med mindre kapacitet anskaffas för att ersätta ett antal av de större snabbgående fartygen. En flotta med fler mindre fartyg erbjuder en ökad flexibilitet i systemet över året. Det möjliggör för tätare trafik från regioncentra under sommarmånaderna. Under övriga säsonger kan fartygen bidra till utveckling av bastrafiken där efterfrågan och resandeunderlag finns.

Frågor kopplat till tonnage kommer utredas vidare i kommande Sjötrafikutredning del 2, nedan presenteras initiala principer för fartyg vilka kommer vara vägledande för Sjötrafikutredning del 2.

Principer för fartyg i skärgården

Trafikförvaltningen föreslår därför att utveckling av fartygsflottan bör ske utefter följande principer:

- Godsuppdraget kvarstår
- Isbrytande förmåga för delar av flottan ska kvarstå
- Minska antalet kapacitetsstarka (fler än 300 passagerare) snabbgående fartyg
- Öka antalet mindre kapacitetsstarka (150-200 passagerare) snabbgående fartyg

5.4.3 Behov av utveckling av skärgårdens landinfrastruktur

Det finns ett antal systemfaktorer som är i behov av översyn och utveckling, där Trafikförvaltningen själva har liten rådighet. Detta rör landinfrastrukturen, utveckling av replipunkter och vägstandard.

Trafikförvaltningen har genom arbetet med Sjötrafikutredning del 1 samt i samverkan genom replipunktslyftet identifierat brister vid replipunkter och väginfrastruktur. Behov av utveckling av replipunkter och övriga bytespunkter finns i hela systemet och är ett arbete som bör fortlöpa oavsett trafikupplägg. Trafikförvaltningen har ingen ensam rådighet i dessa frågor varför det finns behov av fortsatt samarbete med berörda aktörer.

Det finns även generella behov av att utveckla infrastrukturen som understödjer sjötrafiken i form av nattkajer, serviceplatser, vinterkaj, bunkring och avlämning av avfall med mera.

6 Effektbedömning

Detta kapitel redogör för hur väl föreslaget trafikupplägg bedöms uppfylla de projektspecifika effektmålen. Vidare redogörs övergripande för vilka effekter trafikupplägget bedöms ha på miljö, social hållbarhet och samhällsekonomi.

6.1 Uppfyllelse av effektmål

Trafikupplägget har bedömts mot ett nuläge för att undersöka hur trafikupplägget bidrar till uppfyllnad av effektmålen. Bedömningarna har samma avgränsning som Sjötrafikutredning del 1, vilket medför att det enbart är effekter av själva trafikupplägget som bedöms. Effekter som följer av eventuellt nytt tonnage utreds och bedöms i kommande skede i Sjötrafikutredning del 2.

Bedömning av hur väl trafikupplägget bidrar till uppfyllelse av effektmålen görs i en femgradig skala från positivt till negativt bidrag, se figur 18. Generellt följer bedömningsmetodiken att då alternativet medför positivt bidrag inom fler aspekter resulterar det i ”mer positivt bidrag”, om alternativet medför positivt bidrag ur vissa hänseenden men oförändrat bidrag ur andra hänseenden blir resultatet ”positivt bidrag”. Motiv till respektive bedömning finns att läsa i tabell 25.

Mer positivt bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	Mer negativt bidrag

Figur 18 – Bedömningsskala för effektmål

Tabell 25 redovisar hur väl trafikupplägget bidrar till respektive effektmål enligt skalan i figur 18. Samlad bedömning sker i kapitel 7.

Nr	Effektmål	Bedömning	Motivering
1	Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar	Positivt bidrag	Utökad pendelbåtstrafik bedöms bidra positivt till kollektivtrafikens marknadsandel. Inom skärgårdstrafiken möjliggörs för ett mer flexibelt trafiksystem i förhållande till resandeströmmar och resenärskategorier, vilket har potential att bidra positivt till ökade marknadsandelar.
2	Andel nöjda resenärer i sjötrafiken ska bibehållas	Inget bidrag	Kundnöjdheten inom sjötrafiken är idag hög och ligger på en jämn nivå över året på 96% till 97 %. Alternativet innebär en utökning av pendelbåtstrafiken samt att befintliga reserelationer i skärgården upprätthålls, vilket

			bedöms medföra förutsättningar att bibehålla dagens nivå av kundnöjdhet.
3	Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas	Positivt bidrag	Alternativet medför fortsatt hög trygghet på fartyg. Alternativet medför behov av nya bytespunkter i skärgården samt för pendelbåtlinjer. De förutsätts utformas för att nå krav vad gäller trygghet.
4	Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.	Ej bedömd	Fysisk tillgänglighet inom sjötrafiken handlar främst om att fartyg och bytespunkter ska vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med krav vad gäller tillgänglighet. Detta hanteras vidare i Sjötrafikutredning del 2.
5	Sjötrafikens beläggningsgrad ska öka	Positivt bidrag	Beläggningsgraden i pendelbåtstrafiken bedöms kvarstå likt nuläge. Alternativet medför fler fartyg med mindre kapacitet och en mer behovsanpassad trafikplanering och en ökad grad av anropsstyrdtrafik under lågsäsong. Detta bedöms öka fartygens beläggningsgrad året runt.
6	En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om	Positivt bidrag	Genom fler fartyg med mindre kapacitet och en mer behovsanpassad trafikplanering samt en ökad grad av anropsstyrdtrafik möjliggörs för utveckling av bastrafiken året om. Alternativet bedöms således ha positivt bidrag för en robust bastrafik.
7	Behovsanpassad trafik för besöksnäring	Positivt bidrag	Tillkommande pendelbåtstrafik mot Vaxholm och Värmdö bedöms bidra med positiva effekter för besöksnäring. Alternativet ser att trafik och fartyg fortsatt klarar res-toppar från centrala Stockholm till skärgården under högsäsong, vilket fortsatt bedöms ge stora reseströmmar och positiva effekter för besöksnäringen i skärgården
8	Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken	Positivt bidrag	Fler pendelbåtlinjer ökar resmöjligheter med kollektivtrafik på vatten vilket bedöms medföra positiva effekter på länsinvånarnas nöjdhet. Länsinvånarnas upplevelse av skärgårdstrafiken bedöms bibehållas i likhet med ett nuläge, då ett inarbetat och välkänt koncept med möjlighet till resor från Strömkajen fortsatt råder. Sammantaget bedöms utökad pendelbåtstrafik och bibehållen nivå av trafik i skärgården bidra till små positiva effekter.

9	Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.	Ej bedömt	Effektmålet är viktigt för kommande arbete med bytespunkter och hanteras vidare i parallella processer.
10	Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet	Positivt bidrag	Alternativet verkar mot måluppfyllnad genom införande av sjötrafik i Mälaren och Saltsjön. Införandet sker i stråk/områden där vägtrafiken är hårt belastad.
11	Det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl.	Inget bidrag	Det kulturhistoriska tonnaget ska, oförändrat mot dagsläget, fortsatt nyttjas inom ordinarie trafik.
12	Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken	Positivt bidrag	Bedömningen bygger enbart på trafikupplägg i skärgårdstrafiken. Effekter av tillkommande pendelbåtstrafik har ej bedömts med anledning av att den skulle behöva jämföras mot andra trafiklösningar, vilket inte har rymts inom ramen för sjötrafikutredning del 1. Trafikalternativet medför möjlighet till ökad resurseffektivitet genom ökad grad av anropsstyrd trafik och mer samverkan/växelverkan mellan trafikslag inom kollektivtrafiksystemet.
13	Säker miljö för resenärerna	Ej bedömt	Frågan om säker miljö för resenärerna kommer att hanteras inom kommande sjötrafikutredning del 2, i samband med utredning gällande inriktning för tonnage.
14	Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka.	Ej bedömt	Sjötrafiken följer redan plan för fossilfri drift. I Sjötrafikutredning del 2 beslutas om inriktning för val av drivmedel.
15	Sjötrafiken ska energieffektiviseras	Positivt bidrag	Med fler mindre kapacitetsstarka fartyg i flottan i skärgårdstrafiken och en uppskattad högre beläggningsgrad medför att varje resa blir mer resurs-/energieffektiv per resenär.
16	Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska	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. Den negativa effekten kan begränsas genom modernt tonnage, frågan är därför viktig att hantera vidare i sjötrafikutredning del 2, i samband med utredning av tonnage.

17	Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.	Ej bedömt	Utredning och beslut gällande tonnage sker inom ramen för kommande sjötrafikutredning del 2.
18	Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.	Ej bedömt	Utredning och beslut gällande strategiska tillgångar är ett kommande arbete, som sker i sjötrafikutredning del 2.
19	Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad	Ej bedömt	Tidigare anskaffning av fartyg har inte genomförts i ett samlat förfarande och inte utifrån funktion och standardisering. Utredning och beslut gällande tonnage sker inom ramen för kommande sjötrafikutredning del 2.
20	Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla sitt sociala ansvarstagande inom kollektivtrafiksystemet, vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.	Positivt bidrag	Genom att beakta socialt ansvarstagande vid planering, investering och förvaltning av sjötrafiken bidrar alternativet till ett mer hållbart samhälle. I detta skede planeras för en sjötrafik som tillgodoser länets invånare med ökad regional tillgänglighet genom en robust grundtrafik och utökad pendelbåtstrafik, vilket bedöms bidra till ökade möjligheter för en mer livskraftig skärgård.
21	Pendelbåtstrafiken ska utvecklas efter tydligt resandebehov, kortare restider och genom att bidra till att avlastningseffekter för övriga kollektivtrafikslag	Mer positivt bidrag	Alternativet utvecklar pendelbåtstrafiken med nya linjer där resandebehov identifierats samt där restider kortas. Nya linjer bedöms bidra till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem
22	Godstransporter ska kunna genomföras inom ramen för sjötrafiken. Transporterna ska genomföras genom godsbärande passagerarfartyg och genom rena godsfärjor.	Inget bidrag	Alternativet medför att skärgårdsflottan fortsatt kommer klara godsuppdraget.

Tabell 25 – Effektmålsuppfyllnad och motiv till bedömningar

Effektmålsbedömningen redovisar att trafikupplägget medför övervägande positivt bidrag till uppfyllnad av de projektspecifika effektmålen. Negativt bidrag i förhållande till nuläget följer avseende miljö och ett förväntat ökat utsläpp av partiklar och kväveoxider i paritet med en förväntad ökad trafik.

6.2 Samhällsekonomiska effekter

De samhällsekonomiska effekterna speglar effekter vad gäller miljö och sociala konsekvenser. Om fler använder kollektivtrafiken, och om den används mer effektivt, uppstår både en lägre klimatpåverkan per resenär och en överflyttning till mer hållbara sätt att resa. En utökad och mer attraktiv kollektivtrafik möjliggör för fler att tillgodose sig olika marknader, vilket ger positiva effekter på samhällsekonomin.

Ett flertal målkonflikter har identifierats inom sjötrafikutredning del 1. De har samtliga bäring på det breda ägardirektiv som styr Waxholmsbolagets verksamhet. Sjötrafiken ska tillfredsställa flera resenärskategorier vars behov och efterfrågan av resor är olika och uppstår vid olika tillfällen över årets månader och över veckodagar. Endast en minoritet av resorna sker med den regelbundenhet över året som karaktäriserar majoriteten av kollektivtrafikresor på land.

De fartyg som ägs av Waxholmsbolaget ska lösa flera uppgifter och verka inom de förutsättningar med kraftiga variationer i resande som föreligger. Det finns även flertalet fysiska och nautiska förutsättningar som lett till det tonnage som idag finns tillgängligt. Utifrån detta har fartygen både för och nackdelar. De snabbgående fartygen kan under isfria perioder bidra med hög kapacitet och attraktiva restider. Den fulla potentialen inställer sig dock först om medelhastigheten är hög vilket i ett dagsläge motverkas av ett stort antal stopp på långa linjesträckningar.

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

Sett till skärgårdstrafiken är de fastboende i skärgården utspridda över ett stort geografiskt område och på ett stort antal öar. Merparten av öarna bebos av ett litet antal personer. Detta försvårar en effektiv kollektivtrafik utifrån hur sådan normalt bedrivs. Det är viktigt att beakta att det just handlar om kollektivtrafik i en vidsträckt glesbygd varför en samhällsekonomisk lönsam trafik, enligt gängse modeller, är svår att uppnå.

Trafikupplägget medför som i dagsläget likvärdiga positiva effekter för sällanresenärer och besökare till skärgården, då dagens direktresor från Stockholm C/Strömkajen ut till skärgården fortsatt finns tillhanda. Detta trafikupplägg bedöms fortsatt bidra positivt till besöksnäringen i Stockholm.

Trafikupplägget medför även en sjötrafik som bedrivs under något mer effektiva förhållanden genom ökad grad av anropsstyrdtrafik och ett möjligt mer behovsanpassat nyttjande av fartygen. Kostnader och negativa miljöeffekter

bedöms således bli något lägre per resenär sett över året i jämförelse med ett nuläge.

Ökad regional tillgänglighet medför även positiva effekter för ökad tillgänglighet inom Stockholms arbetsmarknadsregion samt ökade chanser till en mer livskraftig skärgård. Då förlängt trafikdygn och ökad turtäthet förenklar för arbetspendling både till och från skärgården.

6.3 Miljömässiga effekter

Då sjötrafikutredning del 1 är avgränsat till att hantera trafikupplägg är det enbart miljömässiga effekter av trafikuppläggen som diskuteras här. En stor del av sjötrafikens påverkan på miljö sker genom fartygen. Tonnagets effekter på miljön har ej rymts inom Sjötrafikutredning del 1. Utredning och beslut gällande tonnage sker inom ramen för kommande sjötrafikutredning del 2.

Val av drivmedel och att öka andelen förnybar energi är exempelvis en fråga som hanteras i vidare arbete med Sjötrafikutredning del 2. Med det sagt, följer sjötrafiken beslutad plan för fossilfri drift av kollektivtrafik.

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

Trafikupplägget medför att pendelbåtstrafiken utvecklas med nya linjer och mer trafik. Att tillföra mer trafik har alltid negativa effekter på miljön i form av att sjötrafikens totala utsläpp av partiklar och kväveoxider ökar. Här är det viktigt att säkerställa att pendelbåtstrafiken utvecklas efter tydligt resandebehov med en hög beläggningsgrad så den negativa effekten per resenär blir så låg som möjligt.

Mönstret att cyklister kombinationsreser med pendelbåtstrafiken, där 2-5 % av resenärerna har cyklar med sig[19], pekar på en ytterligare potential för sådan resor vid ökad pendelbåtstrafik. Detta för i sin tur med sig positiva miljöeffekter när det hållbara resandet ökar. Vidare har det visat sig att pendelbåtstrafiken har potential att värva bilister. Detta torde särskilt gälla för nya pendelbåtlinjerna mot Vaxholm och Värmdö, här finns potential för överströmning från bil till sjötrafiken.

[19] Statistik från linje 80 och 89

Gällande Skärgårdstrafiken medför trafikupplägget ett behov av fler mindre kapacitetsstarka fartyg och färre stora kapacitetsstarka fartyg. Fortsatt finns behov av stora kapacitetsstarka och isgående/godsbärande fartyg.

Trafikalternativet medför möjlighet till ökad resurseffektivitet genom ökad grad av anropsstyrd trafik och mer samverkan/växelverkan mellan trafikslag inom kollektivtrafiksystemet. Alternativet medför fler fartyg med mindre kapacitet och en mer behovsanpassad trafikplanering samt en ökad grad av anropsstyrdtrafik under lågsäsong. Detta bedöms öka fartygens beläggningsgrad året runt.

Med fler mindre kapacitetsstarka fartyg i flottan i skärgårdstrafiken och en uppskattad högre beläggningsgrad medför att varje resa blir mer resurs-/energieffektiv per resenär. Behovet av is- och godsbärande fartyg medför dock att resurseffektiviteten ur en miljösynpunkt kommer vara lik dagens under vintertid med isförhållanden. Detta då perioden av perioden av lågt resande sammanfaller med vintersäsong där det behöver finnas en kapacitet för isbrytning, vilket i sig medför ett behov av större och tyngre fartyg.

De isbrytande fartygen är således en förutsättning för att klara bastrafiken under perioder av is i skärgården. Fartygen är långsamma och därigenom mindre attraktiva vad gäller restider. De har även en resenärskapacitet som överstiger behovet under lågtrafikperioder. För att väga upp detta används de för godstransporter samt som kapacitetstillskott under högtrafiken när resenärstrycket är mycket högt. Det finns alltså inneboende konflikter mellan resande och yttreförutsättningar som har påverkan på flottans sammansättning och miljöeffekter.

6.4 Sociala effekter

Det föreslagna trafikupplägget medför sociala effekter på flera nivåer i samhället och de sociala effekterna påverkar individer och resenärsgrupper olika.

Det föreslagna trafikupplägget med en utökning av pendelbåtstrafiken medför positiva effekter för boende och arbetande i anslutning till de nya pendelbåtskopplingarna. De nya pendelbåtlinjerna medför ökade resmöjligheter, samt i vissa reserelationer förkortade restider. På en individnivå innebär detta positiva konsekvenser för människors vardagsliv. På en mer regional samhällsnivå medför det positiva konsekvenser i form av ökad tillgänglighet inom Stockholms län.

Trafikupplägget innebär en bibehållen positiv effekt för sällanresenärer och besökare till skärgården. Direktresorna från Strömkajen ut till skärgården är lätta att hitta och förstå som sällanresenär. Utifrån resvaneundersökningar är

det fastslaget att dessa resor är uppskattade utifrån bland annat komfort och möjlighet att medföra bagage. På en övergripande nivå bedöms att ett större antal resenärer kommer vara nöjda med att ha fortsatta direktresor ut i skärgården under hög/sommarsäsongen.

Fastboende i skärgården, i behov av vardagliga kollektivtrafikresor mellan skärgård och fastland, får en liten positiv påverkan på sina resmöjligheter. Genom en ökad grad av anropsstyrd trafik under låg- och mellansäsong finns potential till ökad turtäthet och snabbare restid. Föreslaget trafikupplägg föreslår även en renodling av linjer i bastrafiken kontra transfertrafiken, detta kan medföra en ökad tydlighet i trafiken och i tidtabeller. Alternativet medför möjlighet till ett jämnare trafikutbud över året genom fler fartyg. På en individnivå underlättar alternativet för arbetspendling samt möjlighet att ta del av fastlandets utbud av nöje och service. Detta medför små positiva konsekvenser för människors vardagsliv.

Trafikupplägget medför inga större förändringar som påverkar tillgängligheten för barn, äldre eller personer med funktionsvariation sett över helåret. Förslaget innebär dock att det kan bli aktuellt med byte mellan trafikslag framförallt under låg- och mellansäsong. Hela resan kommer fortsatt att vara tillgänglig att resa med för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, oavsett om hela resan sker med båt eller om resan delvis även behöver ske med bussar. Det är snarare att bytet i sig kan upplevas mer omständlig, vilket i högre utsträckning kan påverka dessa grupper negativt.

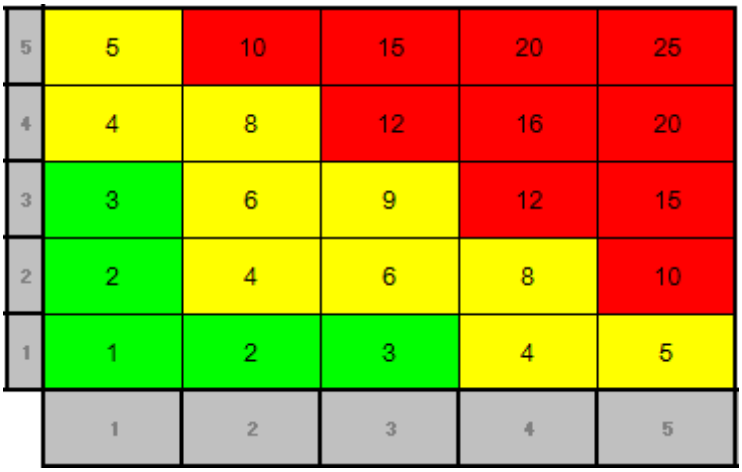
6.5 Riskanalys

I detta skede kan övergripande riskanalyser genomföras. Risker består framförallt i att utökningar av trafik inte motsvaras av motsvarande ökningar av investeringar i nytt tonnage som är beskaffat för uppgiften och som medför en effektiv drift samt bättre miljöprestanda.

Risker kan också bestå i att bytespunkter inte utvecklas i en takt som motsvarar de behov som sjötrafiken och anslutande landtrafik har.

I syfte att bedöma riskerna för fortsatt hantering nyttjas en riskmatris där sannolikheten och konsekvensen bedöms och tillsammans ger ett riskvärde (RV) mellan 1-25. Risker som hamnar på värde i rött kan inte accepteras och måste åtgärdas, medan risker som hamnar i gult bör åtgärdas och fortsatt övervakas. Grönt lämnas utan åtgärd.

Sannolikhet (S)



Konsekvens (K)

Bedömning av risker

Risk	S	K	RV
Inget nytt tonnage	2	5	10
Nya bryggor och befintliga bytespunkter utvecklas inte för mer kollektivtrafik	3	4	12

Båda riskerna hamnar i rött fält vilket innebär att åtgärder måste vidtas mot riskerna.

Inget nytt tonnage bedöms få högsta värdet i konsekvens av anledningen att driftkostnaderna för dagens tonnage är relativt högt i jämförelse med nytt tonnage som är beskaffat för uppgiften och som medför en effektiv drift samt bättre miljöprestanda. Investeringar av tonnage har tidigare skjutits i tid vilket påverkat driftkostnader negativt. Nästa fas - Sjötrafikutredning del 2, är en investeringsutredning av tonnage och den behöver samplaneras med kommande utredning och planering för nya trafikaffärer. Se även kap 7.3 förslag till fortsatt arbete.

I det fall nya bryggor och befintliga bytespunkter inte utvecklas för mer trafik begränsar det möjligheten att öka nyttjandet av landkollektivtrafiken som en del av resan och behov av längre sjötrafikresor kvarstår vilket föranleder negativa konsekvenser för ekonomi och miljö alternativt lägre turutbud och kortare trafikdygn. Likaså riskeras utvecklingen av med nya pendelbåtlinjer att inte bli av. Se även kap 7.3 förslag till fortsatt arbete.

7 Samlad bedömning och rekommendation

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

7.1 Sammanvägd bedömning av effekter för pendelbåtstrafiken

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

Det finns risk av ökad parallelltrafik då nya pendelbåtlinjer i Saltsjön kommer gå parallellt med skärgårdstrafiken, vilket inte är kostnadseffektivt. Denna risk behöver hanteras, särskilt under perioder av mer intensiv skärgårdstrafik från Strömkajen mot Vaxholm och skärgården. Förslagsvis genom att integrera tidtabellerna för pendelbåtstrafik och skärgårdstrafik under sommarhalvåret.

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 utvecklar pendelbåtstrafiken på ett rimligt sätt för att inte driva på kostnader och konkurrens mellan de egna trafikslagen.

7.2 Sammanvägd bedömning av effekter för skärgårdstrafiken

Genom att föreslå en behovs/säsongsanpassad sjötrafik från strömkajen mot framförallt mellanskärgård, samt till viss mån norra- och södra skärgården, möjliggörs ett fortsatt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård vilket är en övergripande regional målsättning.

Övriga delar av året fokuseras trafiken på bastrafiken som behovsanpassas utifrån fastboende och deltidsboende skärgårdsbor, bland annat med implementering av anropsstyrdtrafik. Att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning mot utredningsalternativ 2 under höst, vinter och vår ger positiva effekter för fastboende och deltidsboende skärgårdsbor. Genom att ha fler mindre fartyg skapas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet, samt potential till bättre restider, vilket i sin tur medför att boende i skärgården i större utsträckning kan tillgodogöra sig arbete, studier och utbud

av offentlig och privat service. Eftersom de möjligheterna delvis är begränsade idag, ger även mindre tillskott av trafik i likhet med utredningsalternativ 2 stora effekter. Likaså bedöms dessa åtgärder stärka den regionala tillgängligheten till Stockholms skärgård sett till hela året för samtliga resenärskategorier.

Sammantaget medför trafikalternativet en möjlighet att uppfylla Waxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektivet, de fastboende i skärgården möjliggörs en mer anpassad trafik, samtidigt som trafikalternativets principer erbjuder resurseffektivisering.

7.3 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 att stärka trafiken som betjänar fastboendeöbor genom att ett för uppgiften mer ändamålsenligt tonnage kompletterar dagens flotta samt genom mindre justeringar i hur utbudet fördelas i mellanskärgården. För att verka i den riktningen behöver ett antal fortsatta steg tas. De beskrivs nedan.

- Påbörja Sjötrafikutredning del 2 som ska utreda inriktningar av ett ändamålsenligt tonnage för sjötrafiken som kan utföra de trafikuppgifter som framtiden kräver. Fortsatt utredning behöver beakta de resultat som utredning om ägandeformer kommer fram till. I det arbetet behöver tidigare tonnageutredningar aktualiseras och nya dialoger med marknadsaktörer genomföras. Kopplats till båda identifierade riskerna i kap. 6.5
    - Planera för nytt snabbgåendetonnage som har mindre resenärskapacitet än de som ersätts, till största del, fartygsantalet ökas för att bibehålla total kapacitet i flottan och utöka flexibiliteten.
    - Mer tydligt använda buss och båt i ett system, där buss stöttar upp under sjötrafikens lågtrafik då sjötrafiken reduceras från Strömkajen. Sjötrafiken stegras istället på sommaren för att möta efterfrågan från turister och besökare. Övergångsperioder blir viktiga att hantera. Tidspassning mellan sjö- och busstrafik är viktig att se över.
    - Beakta utveckling av anropsstyrd sjötrafik i kommande upphandlingar.
- 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 brygghållare samt kommuner i syfte att utveckla replipunkterna för att kunna hantera en trafikutökning. Kopplat till risk i kap. 6.5
- Gå in i avtal med kommuner som berörs av nya sjötrafiklinjer vad gäller infrastrukturfrågor. Kopplat till risk kap. 6.5
- 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
- Fortsatt utreda biljettsortiment, taxor samt försäljningskanaler och gränssnitt mot resenärer.



SLL - Trafikförvaltningen

Sjötrafik, februari 2020

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Origo Group

Innehåll

Sammanfattning och kommentarer	**2**
Fakta om undersökningen	**8**
Bakgrundsfrågor	**13**
Resultat	**17**

Sammanfattning och kommentarer

Origo Group

Sammanfattning

De två alternativen – som idag eller större fokus på bastrafiken

Flertalet fartyg som trafikerar skärgården idag kommer inom tio år att behöva ersättas av nya fartyg. Val av fartyg påverkar trafikupplägget, den kollektivtrafik på vatten som trafikförvaltningen beställer genom regionens dotterbolag Waxholmsbolaget.

Därför är det viktigt för trafikförvaltningen att först utreda trafikupplägg för att utifrån det besluta om vilken typ av fartyg som ska användas. Trafikförvaltningen utreder två alternativa upplägg.

Skillnaden mellan alternativen består i vilket resebehov som ska styra framtida upplägg.

Frågan är om det är direkttrafiken till Stockholm (alternativ 1) eller bastrafiken mellan kärnöar och kollektivtrafik-knutpunkter på fastlandet (alternativ 2) som ska dimensionera behovet av fartyg.

Origo Group

Sammanfattning

Alternativ två föredras framför alternativ ett

Resultaten visar att det är alternativ två – större fokus på bastrafiken - som föredras av störst andel respondenter. Tre fjärdedelar (76 procent) ställer sig positiva till alternativ två medan knappt hälften (45%) är positiva till alternativ ett. En fjärdedel (25%) är negativt inställda till alternativ 1 jämfört med 12% för alternativ två.

Attityderna skiljer sig något mellan de tre geografiska områdena (norra, mellersta och södra skärgården). Boende i mellersta skärgården är i lite större utsträckning positiva till alternativ två. Boende i norra skärgården är i större utsträckning positiva till alternativ 1 och i något mindre utsträckning positiva till alternativ 2 än övriga. Gemensamt för alla tre geografiska områden är dock att alternativ två föredras framför alternativ 1.

Ser vi till de två urvalsgrupperna som baseras på karturval respektive postnummer är det respondenter i utskick 1 (karturval) som i större utsträckning är positiva till alternativ två men även här gäller att båda urvalsgrupperna föredrar alternativ två framför alternativ ett.

Origo Group

Sammanfattning

Prioriteringar vid en eventuell omläggning

Det som uppfattas som mest viktigt att prioritera vid en trafikomläggning är att samordningen är bra mellan land- och sjötrafiken (91%). Runt sju av tio anser att det är viktigt att prioritera ökad längd på trafikdygnet, hög turtäthet och att det är så få byten som möjligt. Det minst viktiga prioriteringsområdet är att det finns många hållplatser längs med linjen som uppfattas vara viktigt av endast en fjärdedel totalt sett även om boende i norra skärgården uppfattar det som viktigare än övriga. Boende i norra skärgården anser också att det är viktigare med fortsatta direktresor till Stockholm C. I övrigt skiljer sig svaren inte särskilt mycket mellan de olika redovisningsgrupperna.

Resvanor

Drygt hälften (54%) reser dagligen eller några gånger i veckan. Boende i mellersta och södra skärgården reser betydligt mer frekvent än boende i norra skärgården som i större utsträckning än andra reser med egna fordon.

Vanligast är att resa med sjötrafiken i kombination med eget fordon (37%). Detta är särskilt vanligt bland boende i södra skärgården (57%). Näst vanligast är sjötrafik i kombination med buss och spårtrafik (33%). Boende i mellersta skärgården reser oftare än övriga på detta vis (46%).

Den vanligaste anledningen till att resa med kollektivtrafiken idag är att uträtta ärenden (59%) medan en fjärdedel (23%) svarar pendling. Svaren skiljer sig inte mycket åt mellan de tre geografiska områdena.

Den vanligaste resan med kollektivtrafiken går till kommuncentrum (49%) och därefter till central Stockholm (35%). Boende i södra skärgården reser i större utsträckning än övriga till kommuncentrum (63%).

Origo Group

Sammanfattning

Vad försvårar eller förhindrar dig att resa idag

Det som i första hand försvårar eller hindrar från att resa med sjötrafiken i dag är att det är för få avgångar enligt nästan hälften (47%). Andra skäl är att avgångarna inte passar resandet (38%) och brister i samordningen mellan sjö- och landtrafiken (21%). Boende i norra skärgården sticker ut något med en något större andel fritextsvar (29%, totalt 52 respondenter). Det finns dock ingen tydlig linje bland svaren som till exempel handlar om att en brygga är stängd eller att det saknas direktbåt till Norrtälje.

Respondentprofil

Undersökningen har besvarats av totalt 964 personer. Det är en jämn fördelning mellan könen (51% män och 49% kvinnor). Könsfördelningen är också jämn i de tre geografiska områdena (norra, mellersta och södra skärgården).

Medelåldern uppgår till 63 år och drygt hälften av respondenterna (56%) är 65 år eller äldre. Hälften av respondenterna (50%) är pensionärer (störst andel pensionärer finns i norra skärgården). En fjärdedel (24%) är förvärvsarbetande och en femtedel (20%) är egenföretagare. Endast två procent är studerande.

Origo Group

Kommentar

Även om attityderna skiljer sig något mellan geografiska områdena i skärgården är det tydligt att alternativ två, ett större fokus på bastrafiken mellan kärnöar och kollektivtrafik-knutpunkter på fastlandet, föredras av boende i alla tre geografiska delområden.

Respondenterna anser att det viktigaste prioriteringsområdet inför en omgörning av trafikupplägget är att samordningen mellan land- och sjötrafiken fungerar bra. Andra prioriteringsområden som anses viktiga är ökad längd på trafikdygnet, hög turtäthet och att det är så få byten som möjligt.

Ovannämnda prioriteringsområden blir särskilt viktiga mot bakgrund av nuvarande upplevda försvårande omständigheter: att det är för få avgångar, att avgångarna inte passar resandet och samordningen brister mellan sjö- och landtrafiken.

Stöd för dessa prioriteringar finns också i öppna svar som handlar om vad som är viktigt att beakta i planerandet av framtidens sjötrafik.

Origo Group

Fakta om undersökningen

Origo Group

Fakta om undersökningen

Bakgrund och syfte

Syftet med undersökningen är att inhämta synpunkter och erfarenheter till pågående utredning om sjötrafiken i Stockholms skärgård. En del av undersökningen syftar till att låta boende ta ställning till två alternativa trafikupplägg gällande framtidens sjötrafik. Resultatet av undersökningen kommer användas som underlag av trafikförvaltningen i arbetet med framtidens sjötrafik.

Urval och målgrupp

Målgruppen var initialt begränsad till boende över 18 års ålder på utpekade kärnöar* i Stockholms skärgård. Eftersom ett urval som utgår från postnummer inkluderar boende på närliggande öar tillämpades istället karturval. Under insamlingens gång visade det sig att boende med registrerad postbox inte inkluderas i karturval. Ett nytt och kompletterande urval drogs då på berörda postnummer (exklusive de boende som redan inkluderats i karturvalet). Det medförde att boende med registrerad postbox inkluderades men också att boende på andra öar än kärnöarna inkluderades.

Genomförande

Undersökningen genomfördes av Origo Group veckorna 51, 2019 till 11, 2020 via postal enkät, webbenkät och telefoni. Projektledare och rapportförfattare på Origo Group är Markus Majdalani.

*Utpekade kärnöar i Regional utvecklingsplan 2050: Arholma, Tjockö, Gräskö, Ingmarsö, Ramsö, Möja, Svartsö, Gällnö, Sandhamn, Runmarö, Nämdö, Ornö, Utö och Landsort

Fakta om undersökningen

Metod

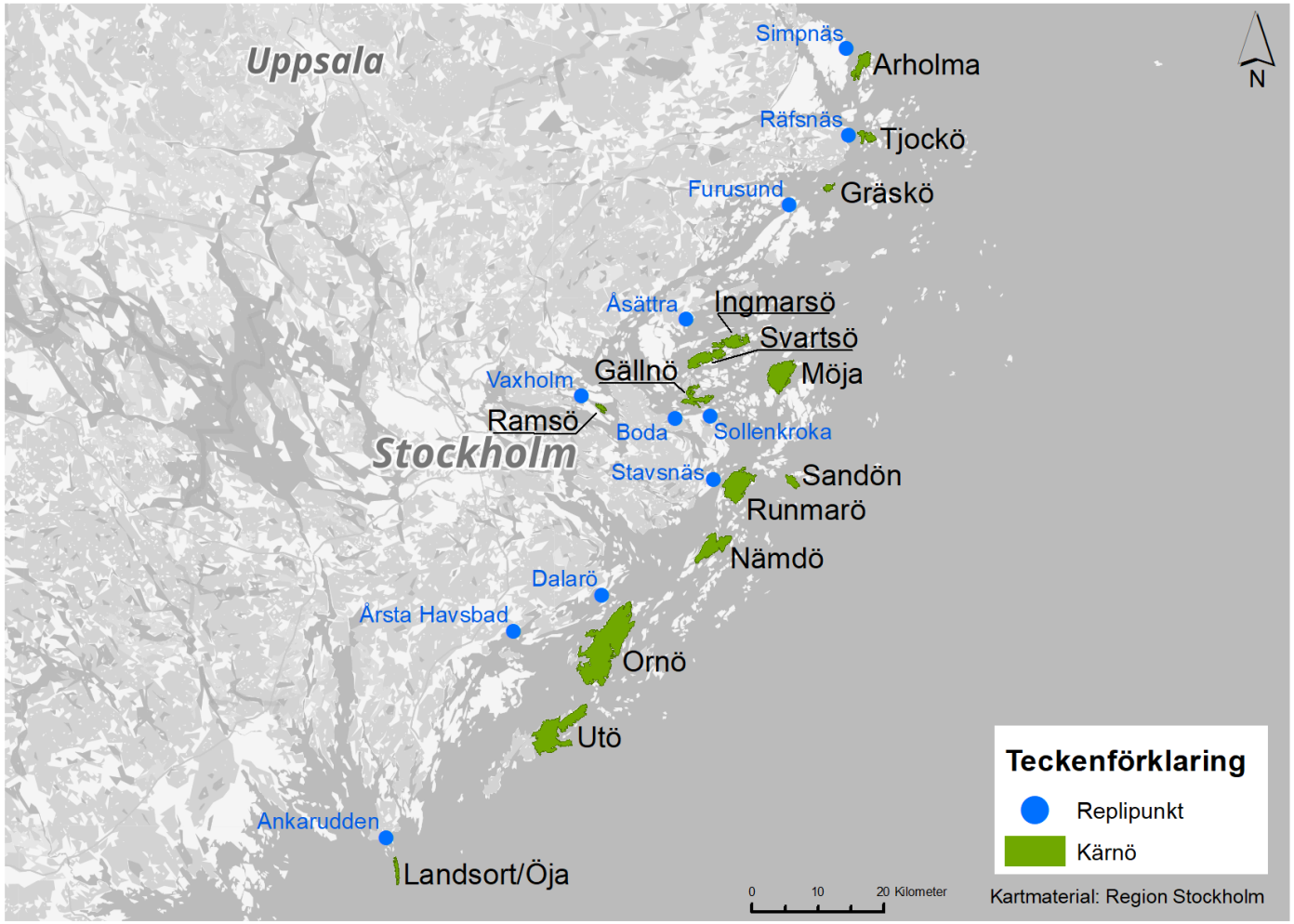
Mätningen genomfördes som postal enkät (papper) inklusive en webbenkät samt via telefon.

Svarsfrekvens

Svarsfrekvensen uppgår till 46% vilket innebär att 964 av totalt 2092 personer svarade på enkäten

Kärnö	Kommun	Delområde	Utskick 1	Utskick 2	Antal svar	Svarsfrekvens
Arholma	Norrtälje	Norra	38	13	25	49%
Gräskö	Norrtälje	Norra	16	566	210	36%
Gällnö	Värmdö	Mellersta	24	59	45	54%
Ingmarsö	Österåker	Mellersta	98	42	78	56%
Möja	Värmdö	Mellersta	145	50	94	48%
Nämdö	Värmdö	Mellersta	13	58	43	61%
Ornö	Haninge	Södra	167	22	82	43%
Ramsö	Vaxholm	Mellersta	46	60	46	43%
Runmarö	Värmdö	Mellersta	200	23	117	52%
Sandön (Sandhamn)	Värmdö	Mellersta	28	101	47	36%
Svartsö	Värmdö	Mellersta	54	7	39	64%
Tjockö	Norrtälje	Norra	31	7	26	68%
Utö	Haninge	Södra	113	75	85	45%
Öja (Landsort)	Nynäshamn	Södra	26	10	27	75%
Totalt			999	1093	964	**46%**

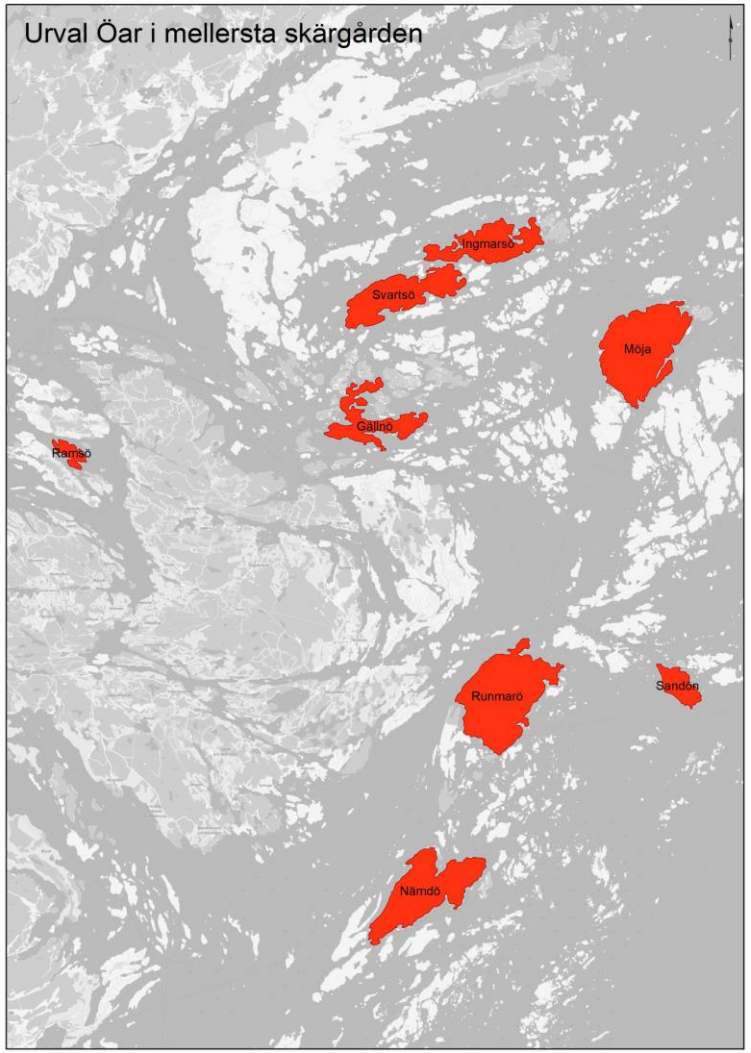
Kärnöar och replipunkter

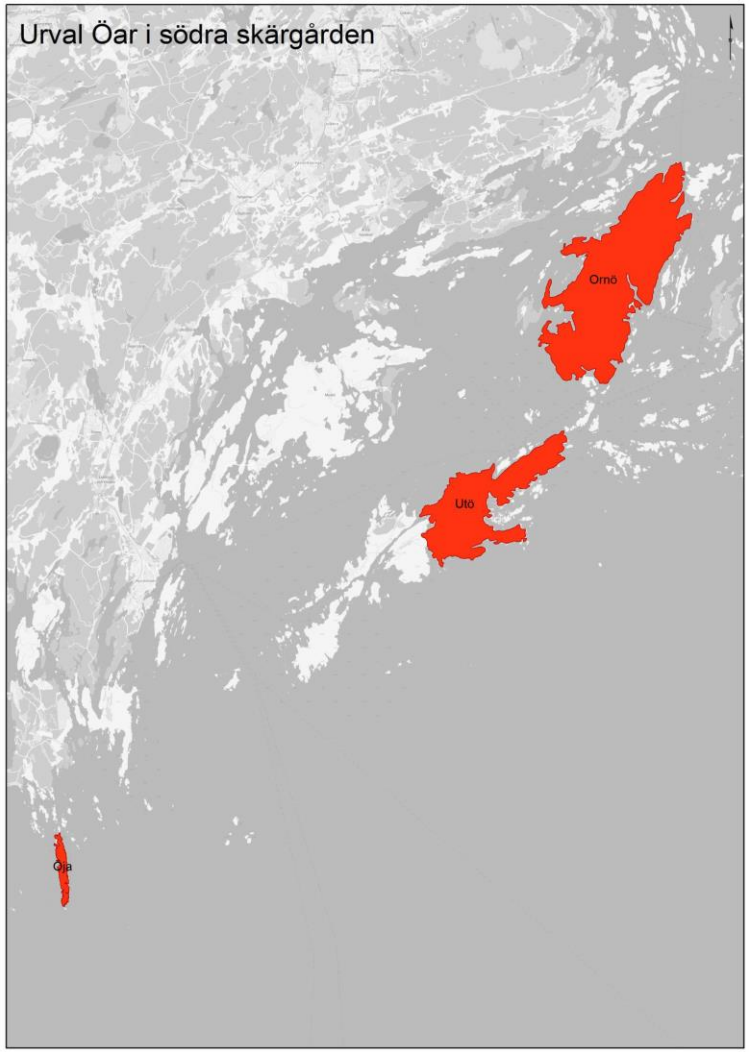


Origo Group

De tre geografiska områdena







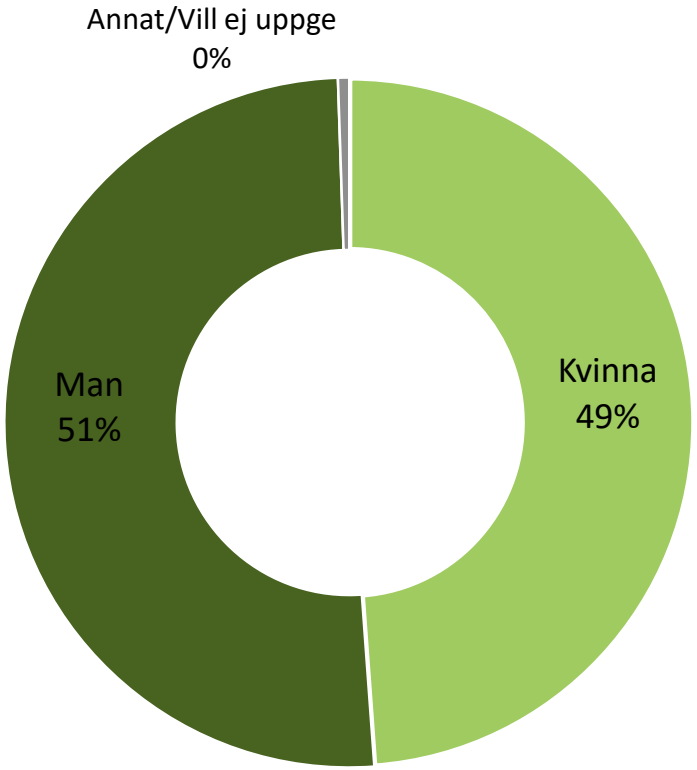
Origo Group

Bakgrundsfrågor

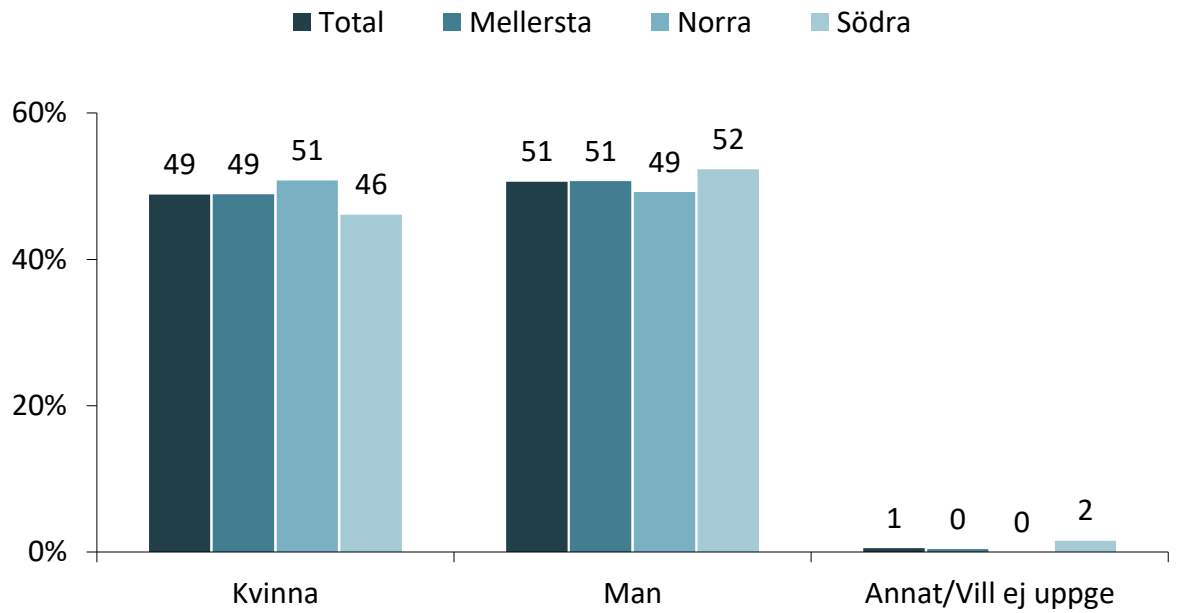
Origo Group

Respondentprofil

Kön



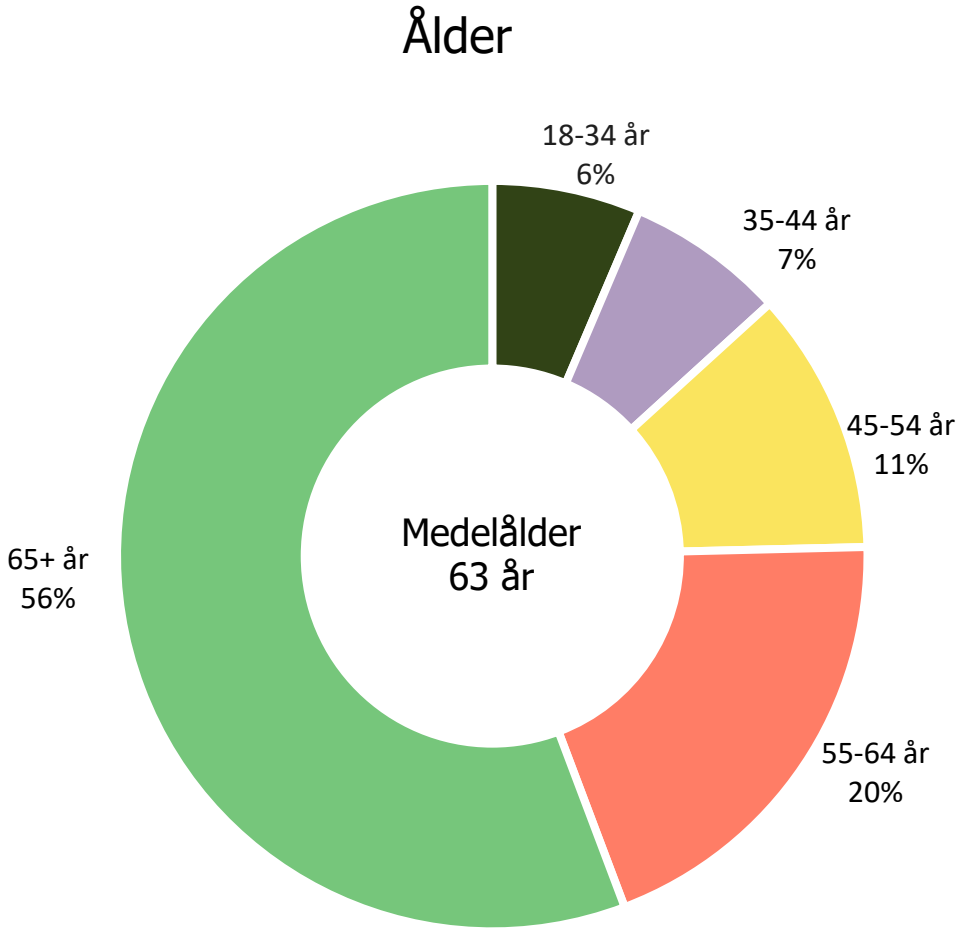
(Bas: 950)



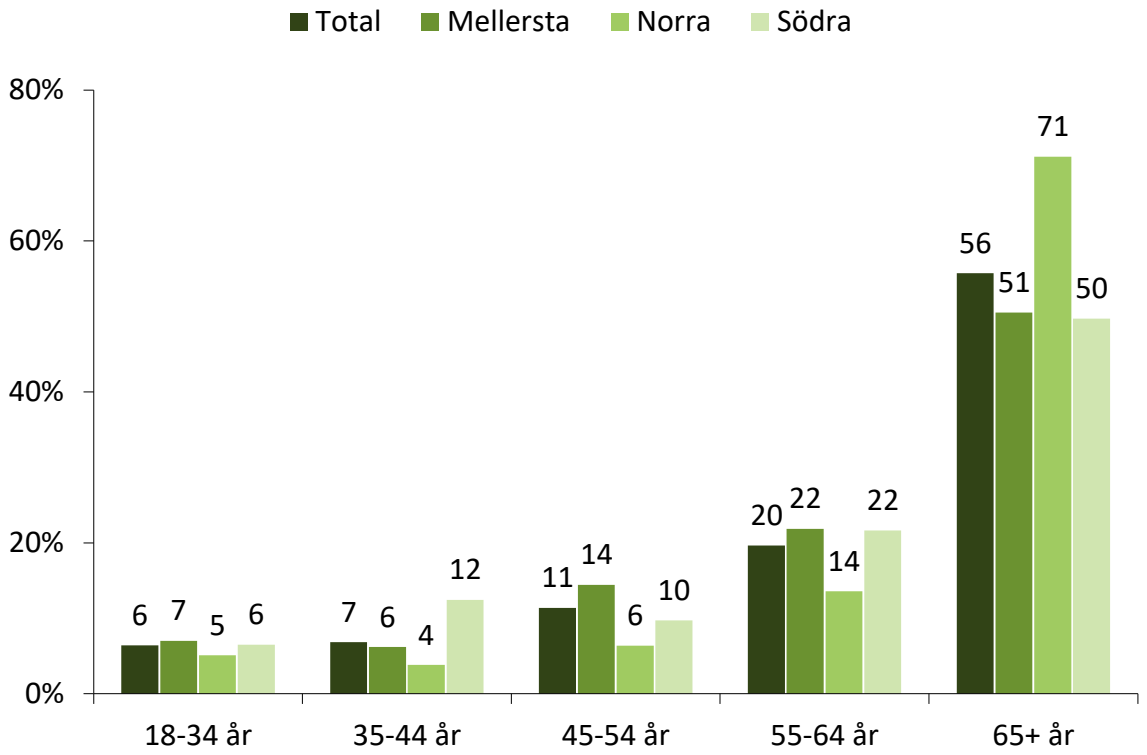
(Bas: Total, 950; Mellersta, 505; Norra, 252; Södra, 193)

Origo Group

Respondentprofil



(Bas: 906)

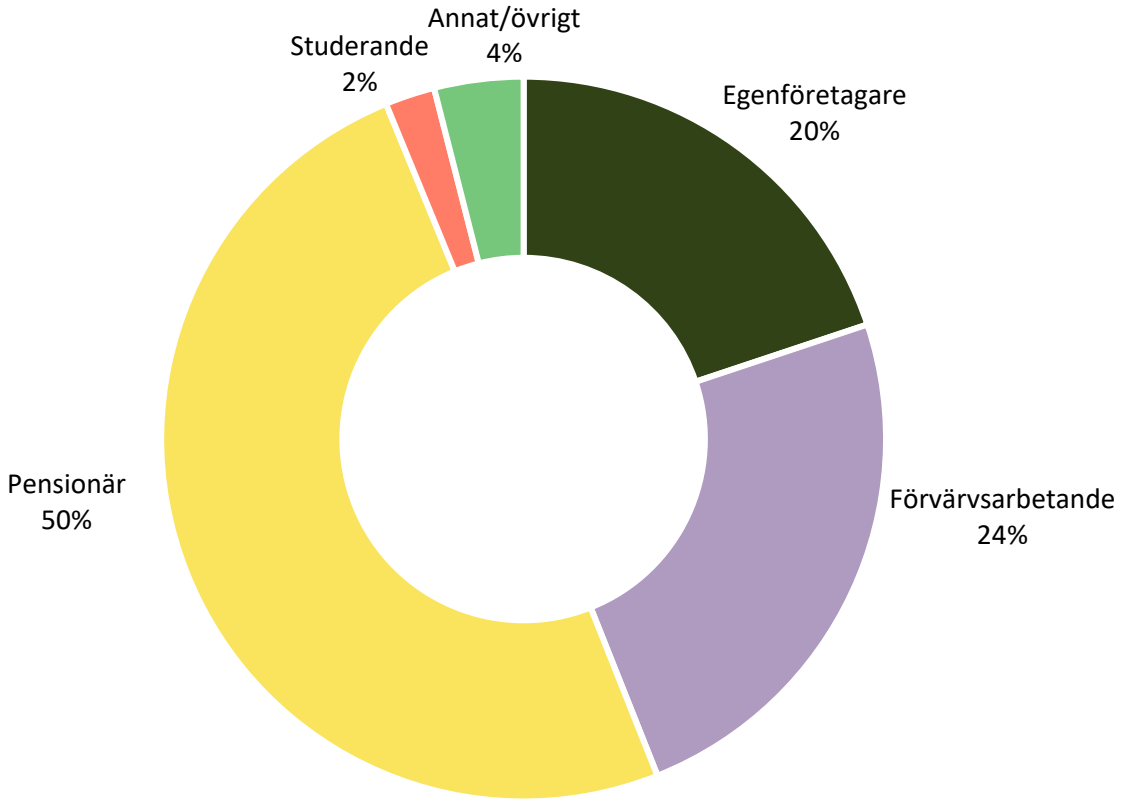


(Bas: Total, 906; Mellersta, 485; Norra, 236; Södra, 185)

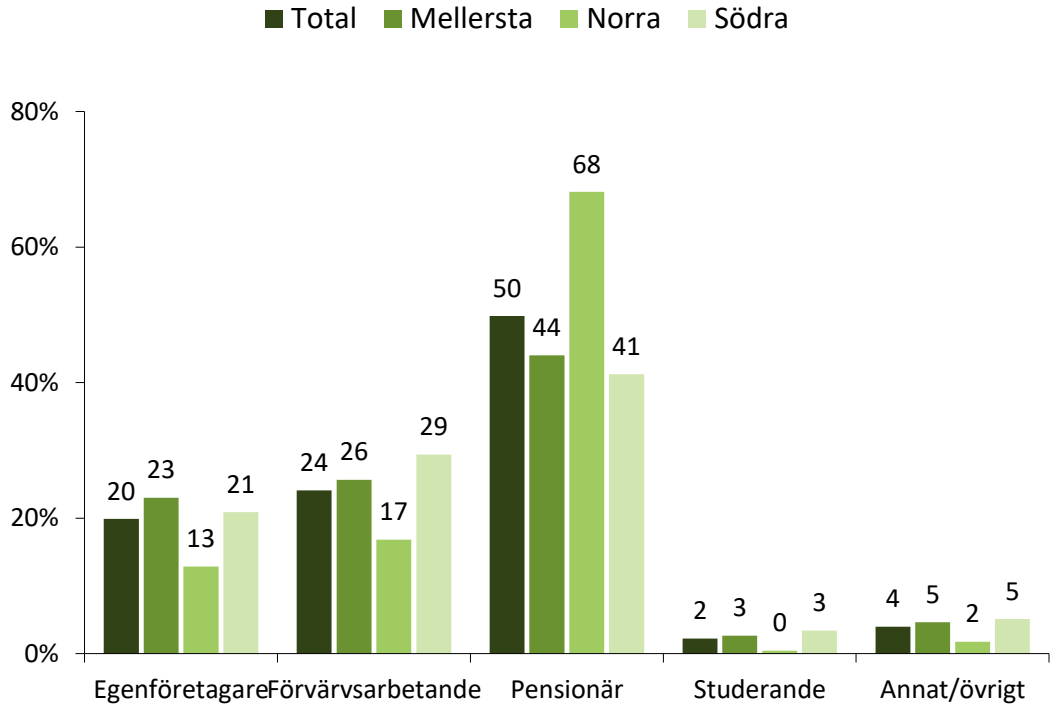
Origo Group

Respondentprofil

Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?



(Bas: 855)



(Bas: Total, 855; Mellersta, 452; Norra, 226; Södra, 177)

Origo Group

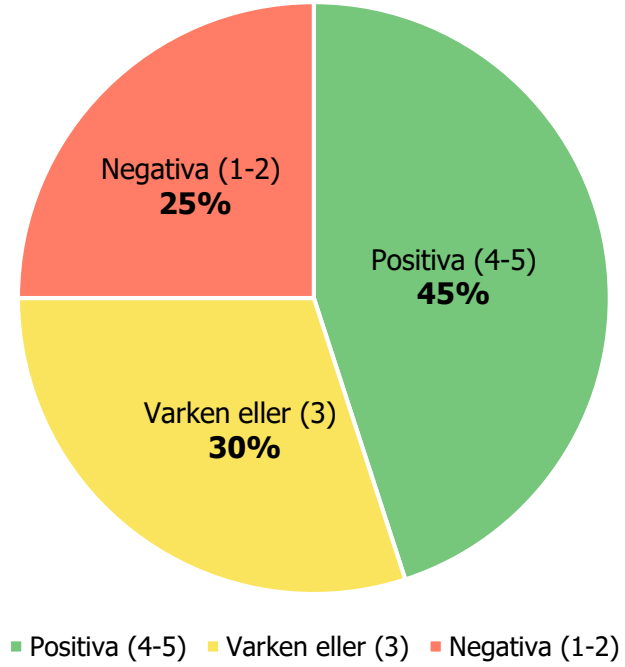
Resultat

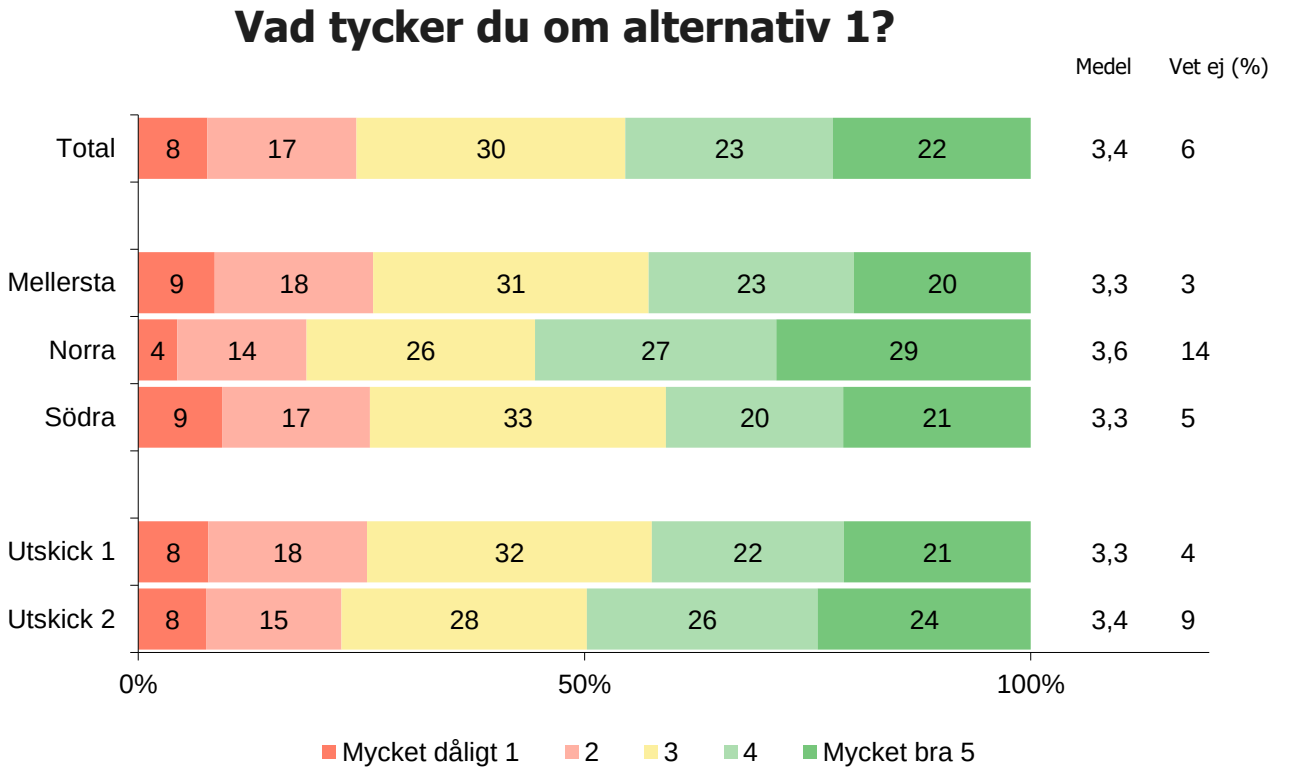
Origo Group

Resultat
Alternativ 1

Alternativ 1 – motsvarar dagens trafik

I stort samma trafikutbud som idag, där trafikupplägget utgår ifrån dagens trafik med mindre förändringar. Att trafiken dimensioneras efter efterfrågan under högsäsong, samt resor mellan Stockholm och ytter- samt mellanskärgården utan byten, vilket innebär mer kapacitetsstarka och större fartyg. Att turtätheten i bastrafiken (sjötrafik mellan kärnöar och replipunkter) är likvärdig med dagens turtäthet.





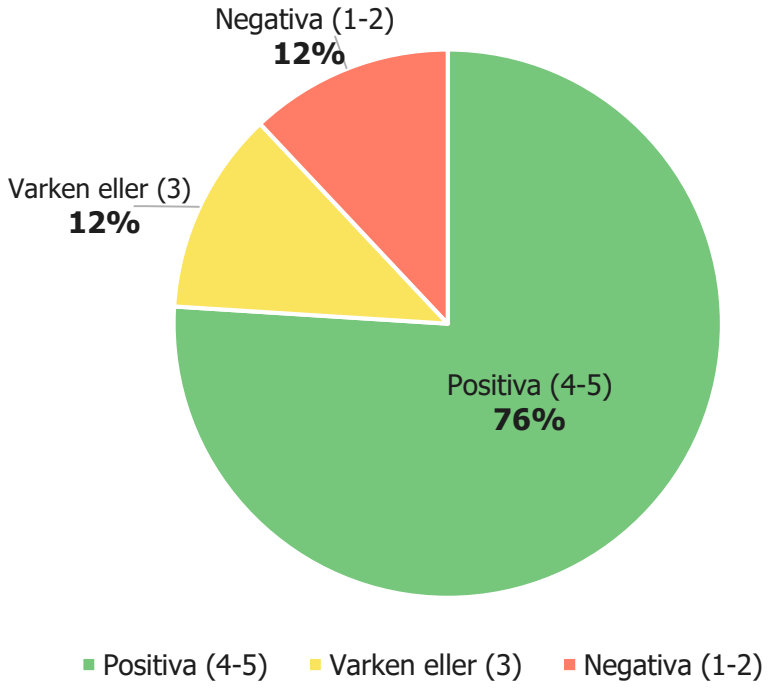
(Bas: Total, 923; Mellersta, 492; Norra, 241; Södra, 190)

Origo Group

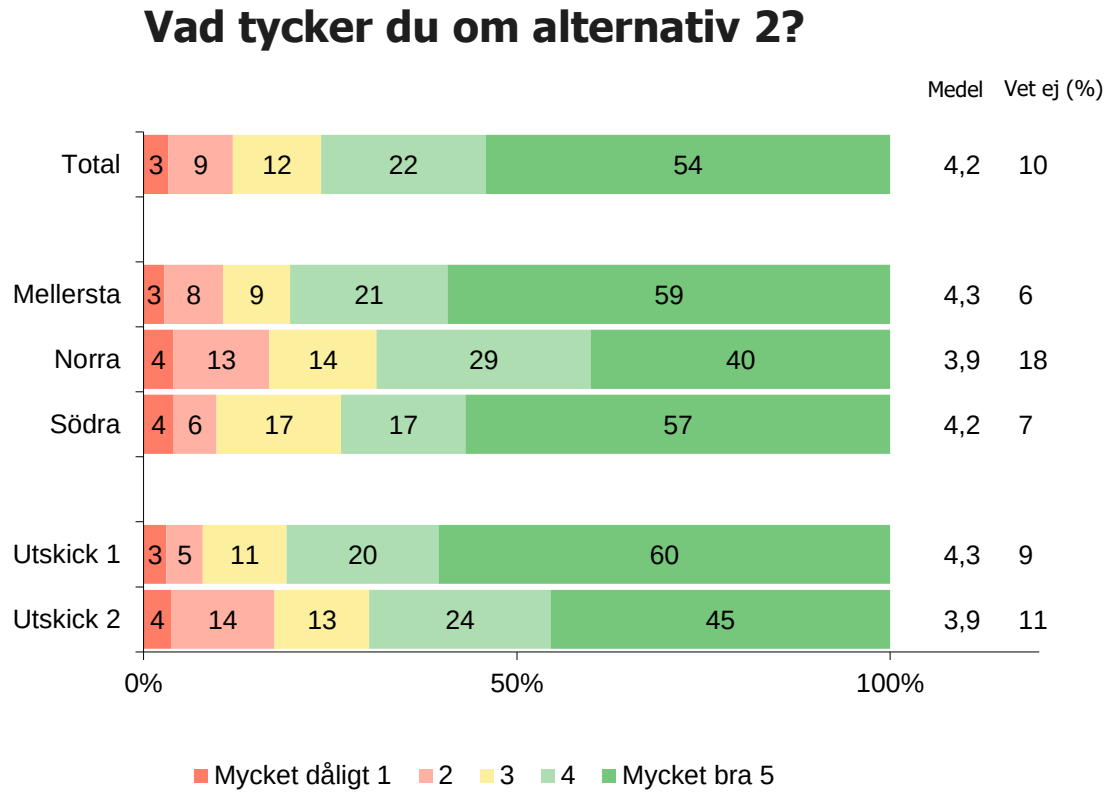
Resultat
Alternativ 2

Alternativ 2 – Större fokus på bastrafiken

• Att trafiken dimensioneras utifrån bastrafiken mellan kärnöar och replipunkter på årsbasis och stärks upp under högsäsong • Mindre kapacitetsstarka fartyg som är fler till antalet, det vill säga en utökning av antalet fartyg i skärgårdstrafiken. En högre turtäthet mellan kärnöar och replipunkter.
Resan till/från regioncentrum Stockholm utförs med byte mellan sjö- och landtrafik (spårtrafik eller buss).
Möjlighet till längre trafikdygn för bastrafiken (dvs längre tidsspann mellan dagens första och sista avgång i bastrafiken).

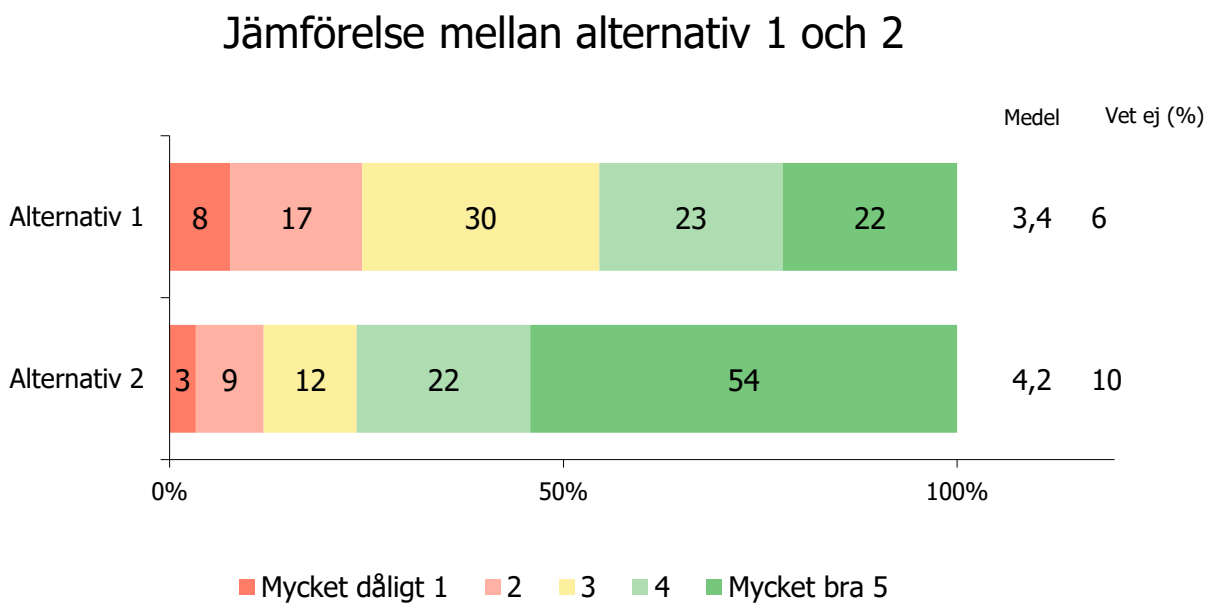


(Bas: Total, 934; Mellersta, 501; Norra, 245; Södra, 188)



Origo Group

Resultat – många fler anser att alternativ 2 är ett mycket bra alternativ

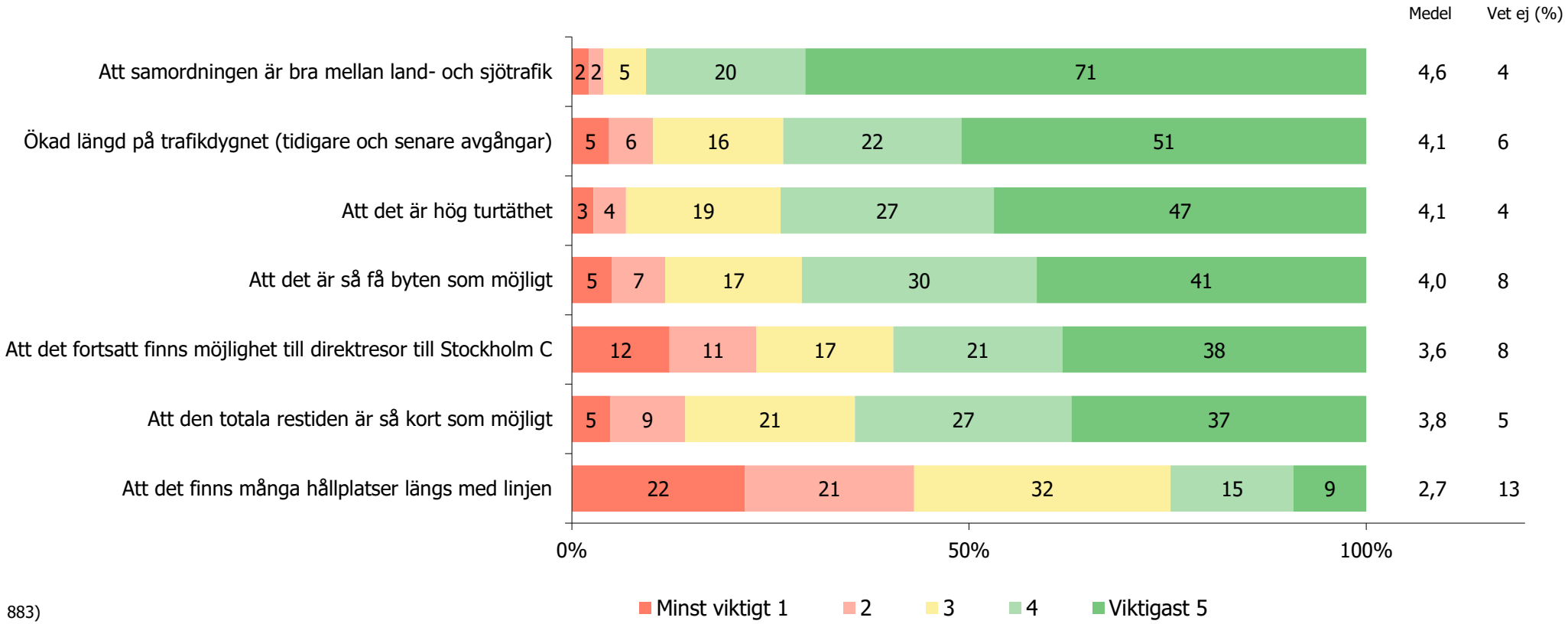


(Bas: alternativ 1, 923; Alternativ 2, 934)

Origo Group

Resultat

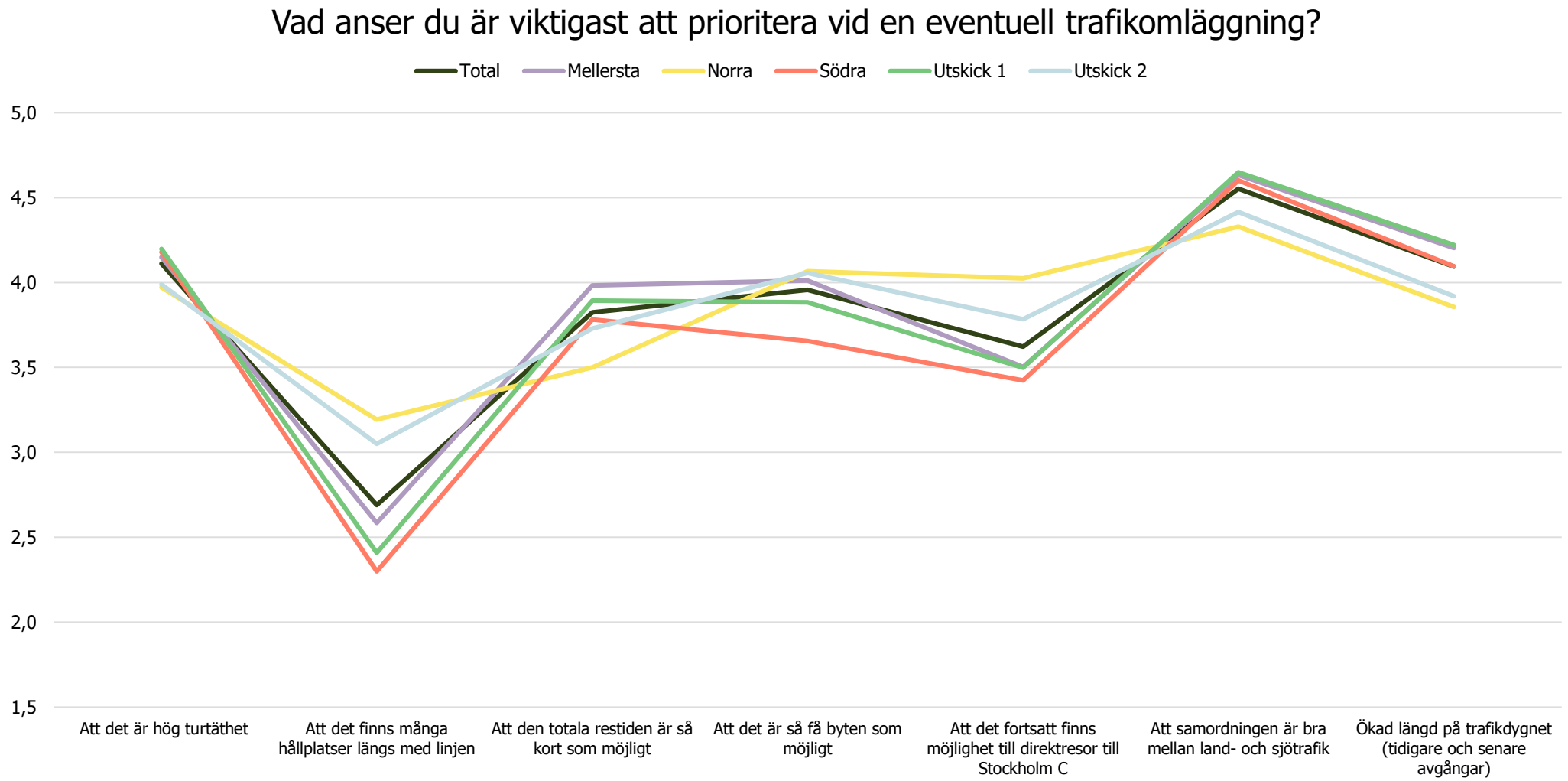
Vad anser du är viktigast att prioritera vid en eventuell trafikomläggning?



(Bas: 883)

Origo Group

Resultat – prioritering jämförelser



Origo Group

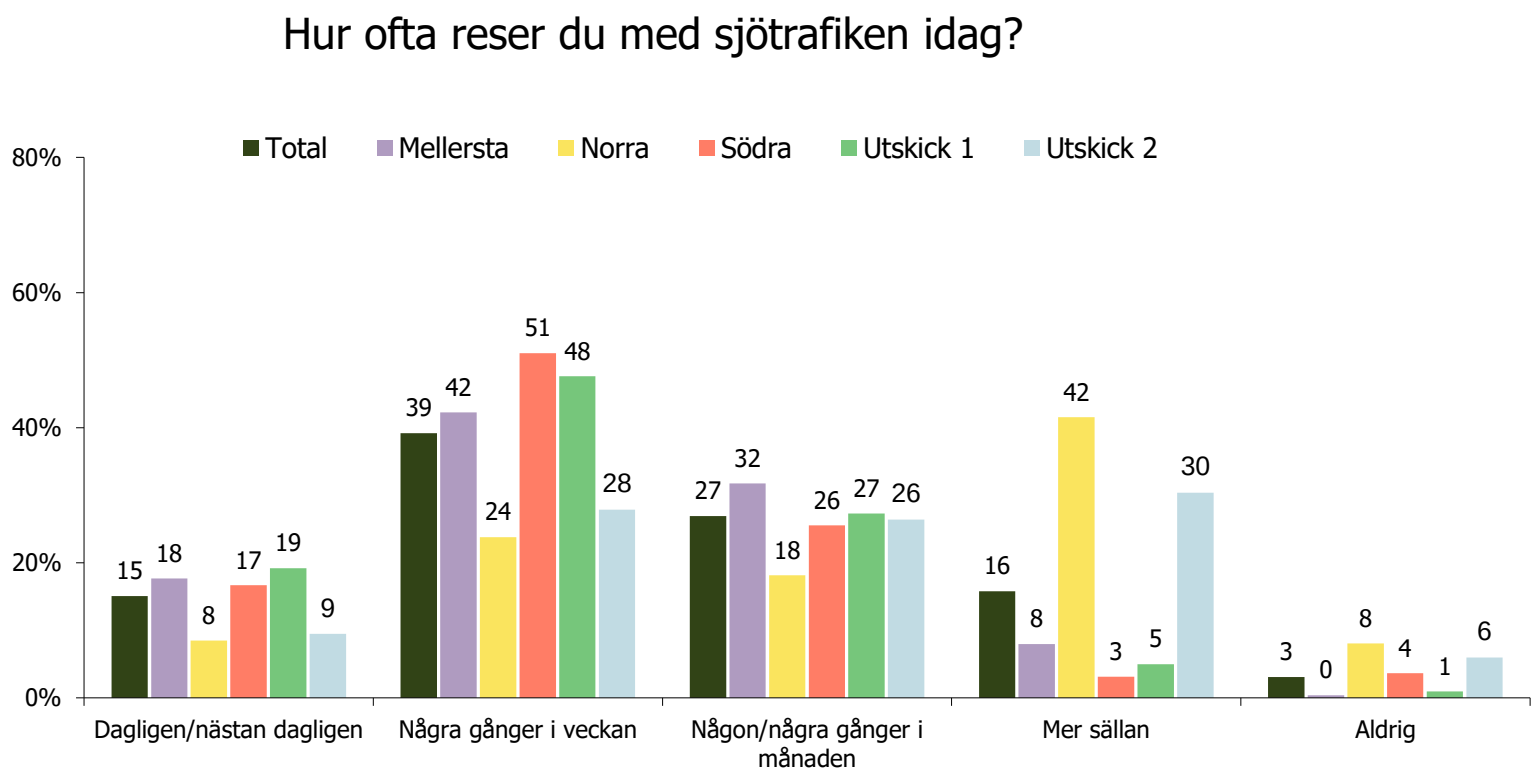
Är det något övrigt du vill tillägga som du tycker är viktig att Trafikförvaltningen tar med sig i arbetet med framtidens sjötrafik?

Exempel på svar, för fullständig förteckning se bilaga med öppna svar

- Tidiga och sena avgångar hela året runt.
- Fler turer per dygn.
- Moderna fartyg utan trappor för ombord/avstigning, (åldrande befolkning särskilt i skärgården) moderna drivmedel med alternativa strömkällor. Täta turer handlar om att kunna använda service (hemtjänst, sjukgymnastik mm) på hemmaplan.
- Kortare väntetider mellan båt och buss.
- Att skolelever bosatta i skärgården kan ta sig mellan hemön och skolan på rimlig tid. Viktigt med samverkan sjötrafik - kommun/skola

Origo Group

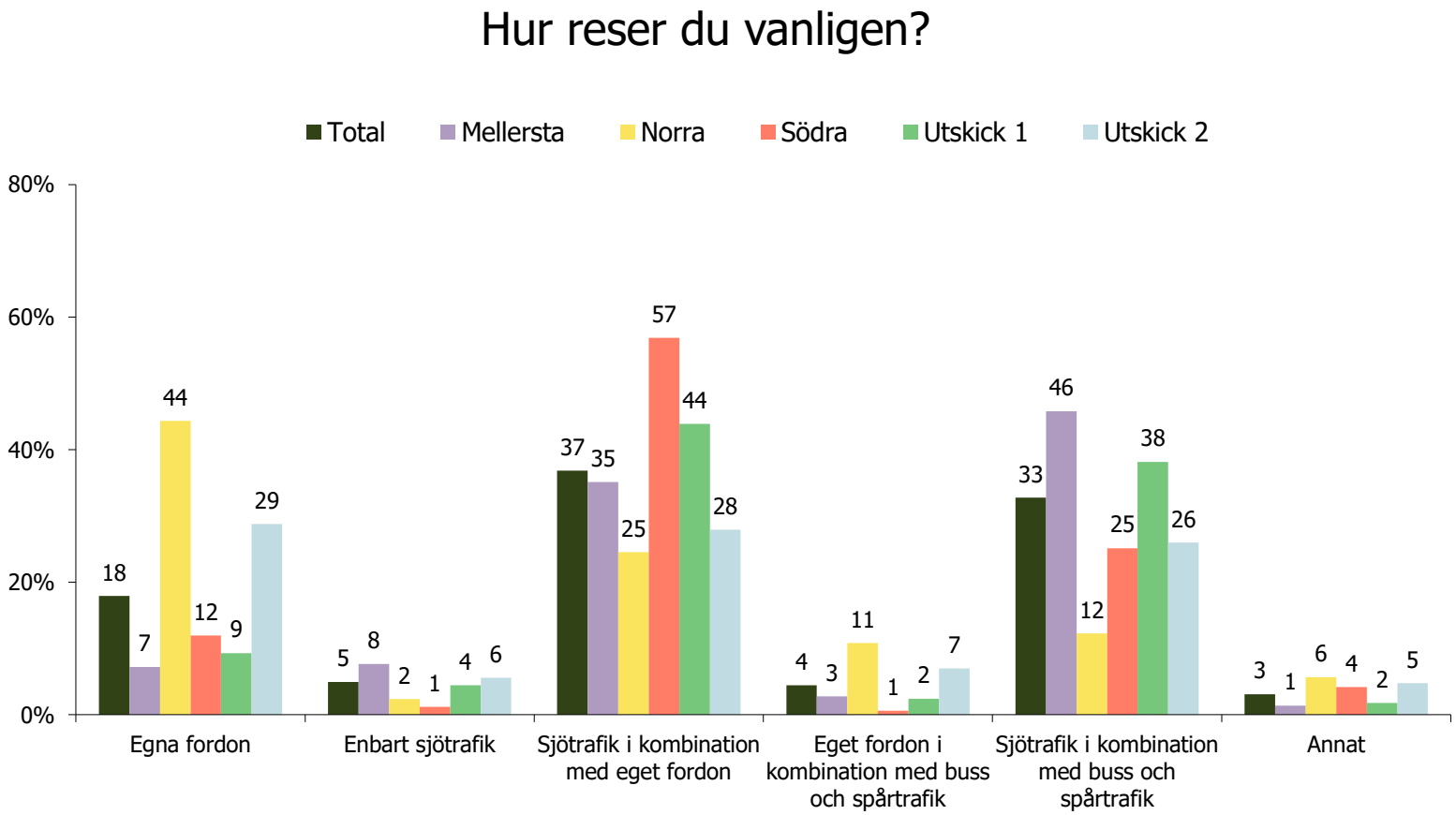
Dagens sjötrafik och ditt resande



(Bas: Total, 944; Mellersta, 504; Norra, 248; Södra, 192; Utskick 1, 542; Utskick 2, 402)

Origo Group

Resultat

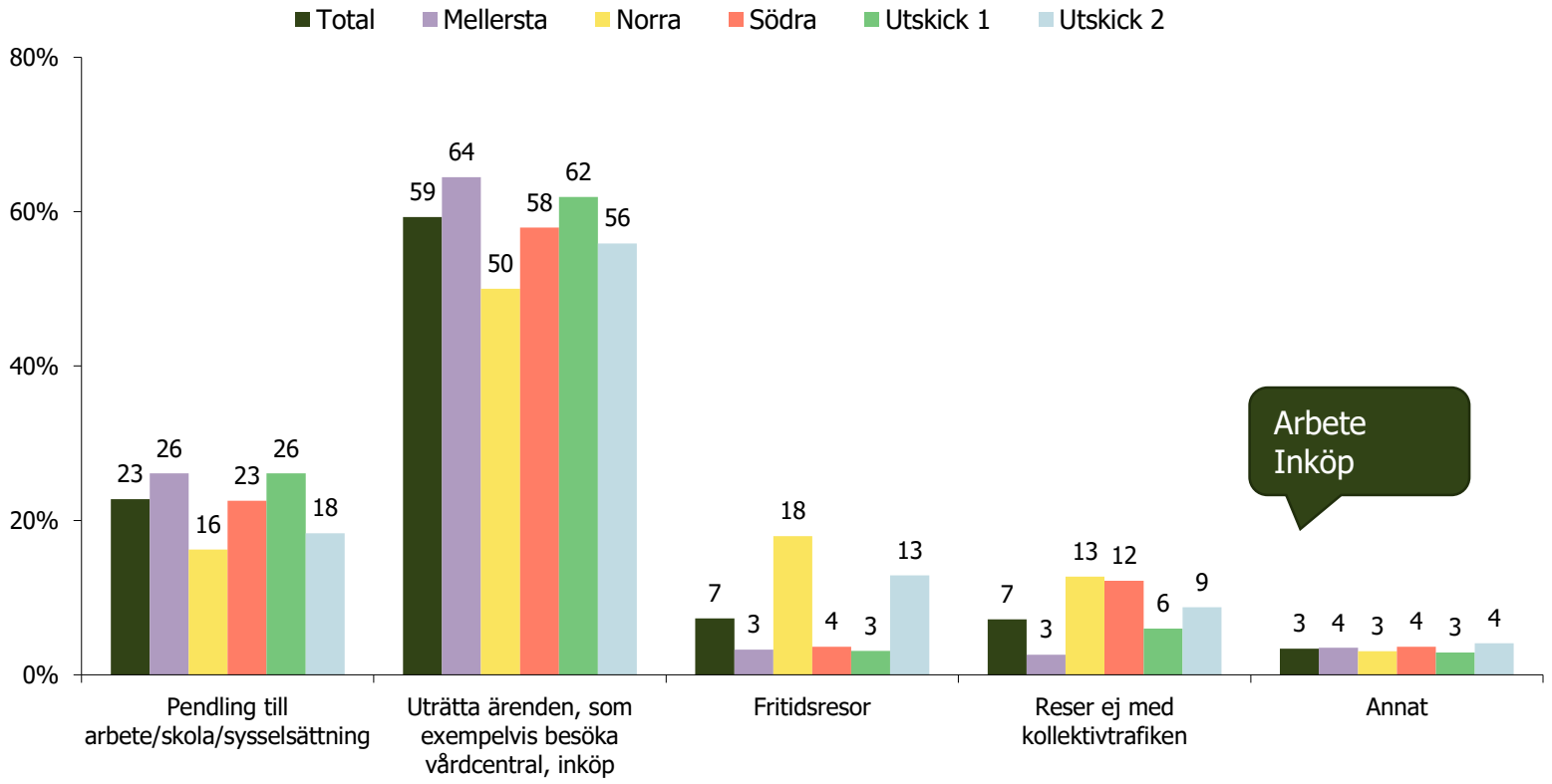


(Bas: Total, 809; Mellersta, 430; Norra, 212; Södra, 167; Utskick 1, 451; Utskick 2, 358)

Origo Group

Resultat

Vilken är din vanligaste reseanledning med kollektivtrafiken idag?

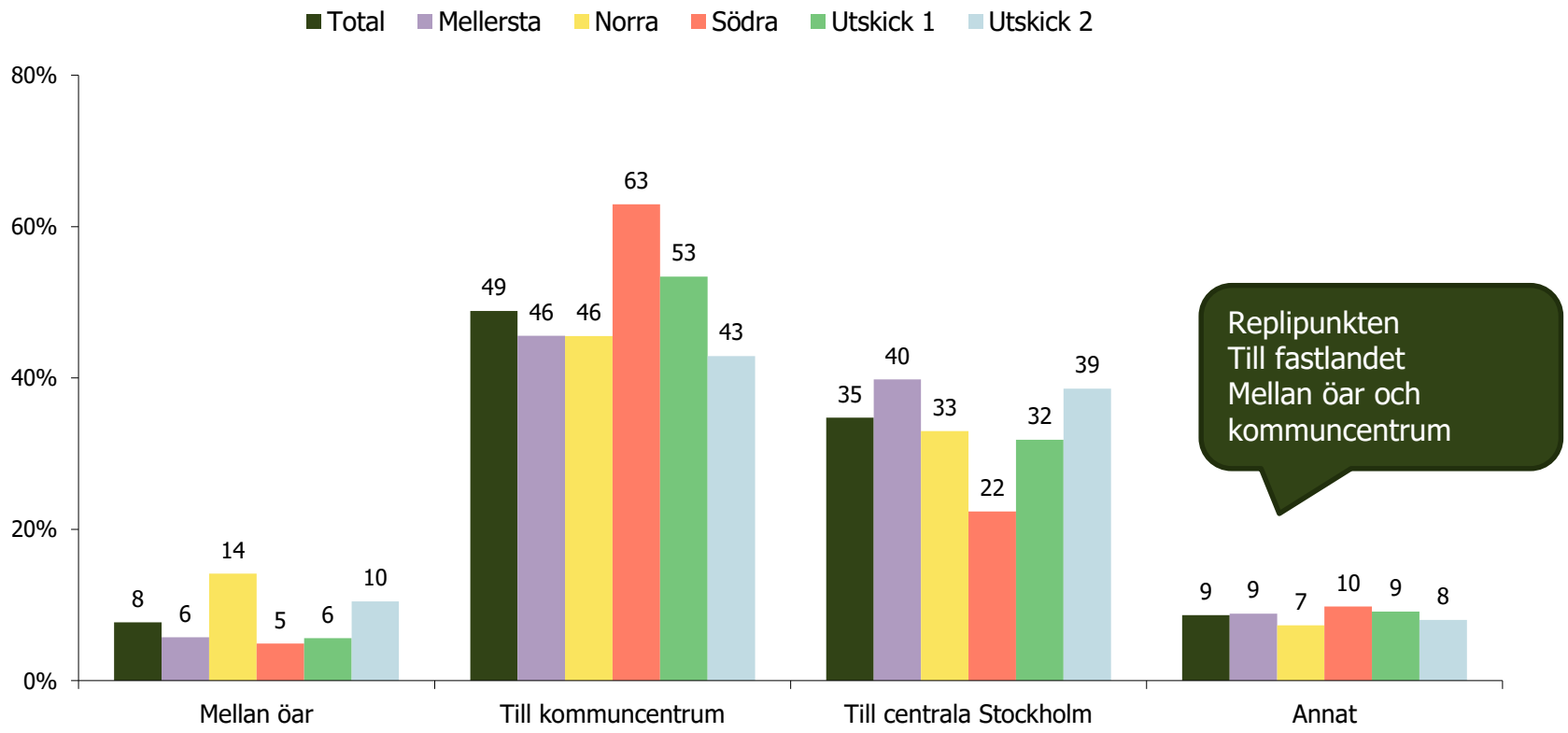


(Bas: Total, 848; Mellersta, 456; Norra, 228; Södra, 164; Utskick 1, 483; Utskick 2, 365)

Origo Group

Resultat

Vart går din vanligaste resa med kollektivtrafiken?

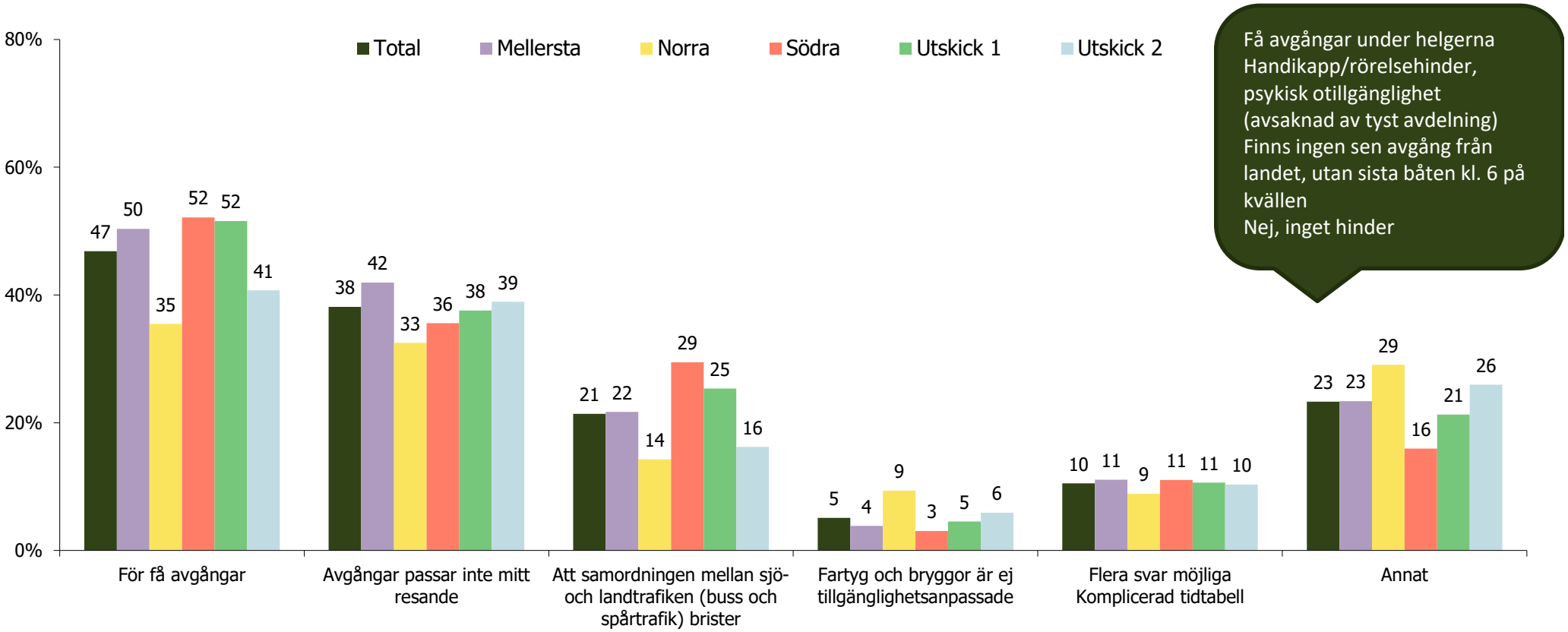


(Bas: Total, 751; Mellersta, 417; Norra, 191; Södra, 143; Utskick 1, 427; Utskick 2, 324)

Origo Group

Resultat

Är det något som försvårar eller hindrar dig från att resa med sjötrafiken idag?



(Bas: Total, 781; Mellersta, 415; Norra, 203; Södra, 163; Utskick 1, 442; Utskick 2, 339)

Origo Group

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

Handläggare
Jan Eklund
jan.eklund@sll.se

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Samrådsredogörelse efter remiss

Sjötrafikutredning del 1

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehåll

1 Inledning....3
2 Sammanfattning av remissvar....3
3 Fortsatt arbete....6
4 Myndigheter och förvaltningar....9
5 Kommuner....19
6 Föreningar och intresseorganisationer....43
7 Allmänhet och samfälligheter....56
8 Övriga, redare, företag....74
9 Förteckning över intressenter som yttrat sig....98

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

Sjötrafikutredning del 1 har varit på remiss hos berörda kommuner, myndigheter, organisationer och andra intressenter under perioden 2020-05-02 till 2020-11-02. Det inkom nära 70 yttranden under remissperioden varav ett trettiotal från allmänhet och föreningar med anknytning till Stockholms skärgård.

I denna redogörelse sammanställs alla yttranden utifrån ett antal ämnesområden. Områdena har framträtt efter hantering av yttrandena. Inledningsvis redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter samt trafikförvaltningens reflektioner och överväganden inför det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen.

2 Sammanfattning av remissvar

Den remisshandling som gick ut i maj 2020 redovisade två scenarion och skilda trafikupplägg för trafikering i Stockholms skärgård från år 2025, alternativ 1 och alternativ 2. Alternativ 1 innebär att trafiken till skärgården har en liknade struktur som i ett nuläge. Alternativ 2 innebär en omfördelning av trafiktimmar från dagens så kallade direkttrafik mellan Stockholm till skärgårdens mellersta och yttre delar till att stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och bytespunkter i land.

Samtliga kommuner, förutom Stockholms stad och Lidingö stad, är positiva till trafikalternativ 2 med vissa förbehåll. Kommunerna ser att det är positivt att utveckla trafiken med en starkare bastrafik mellan replipunkter och kärnöar.

Flertalet kommuner lyfter dock att alternativet medför ökad landtrafik vilket medför effekter på vägnät och replipunkter, vilka behöver utvecklas och hanteras vidare i processen. Samtliga kommuner samt länsstyrelsen lyfter att den kollektiva sjötrafiken har en viktig roll för näringsliv och besöksnäring ute i skärgården, där möjligheten att åka via sjövägen direkt från Stockholm ut i skärgården är av vikt att analysera och beakta i den fortsatta planeringen av sjötrafiken. Generellt lyfter kommunerna ett behov av att vidare utreda och analysera presenterade trafikalternativ och värdesätter att fortsatt involveras i det arbetet.

Stockholm stad och Lidingö stad är negativa till en utveckling av sjötrafiken i linje med alternativ 2. De ser att det är av stor vikt att värna långlinjer från

centrala Stockholm ut till skärgården för deras kommuninvånare samt för besöksnäringen. Stockholms stad lyfter även att Waxholmsbolagets fartyg vid Strömkajen är en värdefull del av stadsbilden, samt för att synliggöra skärgården som besöksmål.

Samtliga berörda kommuner vid Mälaren och Saltsjön är positiva till satsningar på pendelbåtstrafik och ser ett behov av ytterligare pendelbåtstrafik.

Utifrån remissyttranden är det tydligt att allmänhet och intresseorganisationer i Skärgården ser en problematik med att utveckla trafiken på ett sådant vis som medför ett byte mellan land och sjötrafik för en resa mellan centrala Stockholm och mellan- samt ytterskärgården. Det är tydligt att allmänhet och intresseorganisationer är måna om att bevara möjligheten till att även i framtiden kunna genomföra hela resan från centrala Stockholm till skärgården med sjötrafik. Samtidigt finns en förståelse för en möjlighet att utveckla skärgårdstrafiken. Synpunkter är generellt positiva till en utveckling av bastrafiken i skärgården, men med förbehåll att direktresor till och från Stockholm kvarstår.

Skärgårdens trafikantförening och Skärgårdens intresseorganisationers kontaktförening (SIKO) framför att de är generellt negativa till hur utredningen har genomförts. De efterfrågar att mer faktaunderlag presenteras för utredningens slutsatser. De två organisationerna och ett antal remissvar från allmänhet anser att skärgårdstrafikens planering behöver vara anpassad utifrån delregionala behov och förutsättningar.

Flertalet yttranden från allmänhet och framförallt deltidsboende, lyfter problematiken med transport av bagage ut till skärgården om de skulle vara tvungna att först genomföra en bussresa. Detta då bussar inte har samma möjlighet att frakta bagage i jämförelse med ett fartyg. Flertalet allmänhet lyfter att de då skulle vara tvungna att åka med privat bil till replipunkt för byte till båt, vilket i sig medför en problematik kring parkering och vägnät. Bland remissyttranden från allmänhet finns en generell motvilja till att genomföra resan till skärgården med byte mellan land och sjötrafik.

Flertalet intresseorganisationer och allmänhet lyfter att effekter på vägnät och replipunkter behöver hanteras mer i utredningen. Vidare lyfter både vissa intresseorganisationer och allmänhet att tillgänglighetsfrågan bör redovisas mer i utredningen. Framförallt tillgänglighet i förhållande till trafikalternativ 2 där det framförs en risk i att bussar och byten inte är lika tillgängliga som en

båtresa, framförallt med hänsyn till äldre, barn, människor med funktionsvariationer och resenärer med barnvagn.

Allmänhet och intresseorganisationer lyfter att möjligheten att kunna åka med kollektiv sjötrafik direkt från Strömkajen ut till skärgården är av stor vikt för näringslivet och besöksnäringen ute i skärgården. Intresseorganisationer och allmänhet framför en oro och ser en risk i att antalet besökare till skärgården skulle minska om presenterat trafikalternativ 2 genomförs. Flertalet intresseorganisationer och allmänhet lyfter även Waxholmsbolagets fartyg och möjligheten att resa från Strömkajen som en del av Stockholms kulturarv, vilket ses vara av värde att bevara.

Intresseorganisationer och även ett antal kommuner lyfte i sina yttranden att de saknar en hantering av godsfrågan i sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen har idag en omfattande godshantering i skärgården som är av stor vikt för näringslivet ute i skärgården. En komplettering av gods efterfrågas i utredningen.

I yttranden från allmänhet inkom även synpunkter gällande dagens trafik av mer operativ karaktär.

Flertalet kommuner samt flertalet intresseorganisationer och allmänhet ställer sig kritiska till den enkätundersökning som genomfördes av trafikförvaltningen under våren 2020 till fastboende på kärnöar. Kritiken bottnar i att urvalet anses vara för snävt, vilket anses ge en bristande delaktighet och representativitet. Framförallt finns flertalet synpunkter om att deltidsboende borde ha tillfrågats då de utgör en större andel av resenärer än fastboende. Generellt framförs även en efterfrågan om att utredningen bör ge större utrymme till fler resenärskategorier, framförallt deltidsboende och besökare utöver de fastboende.

Ett ansett behov av vidare utredning och analys av miljöeffekter är något som har framkommit i yttranden både från intresseorganisationer, allmänhet och myndigheter. Synpunkterna efterfrågar generellt en tydligare analys kring miljöeffekter av de två trafikalternativen. Intresseorganisationer som SIKO och Trafikantföreningen samt vissa yttranden från allmänhet lyfter att de ser en risk i att fler resenärer kommer åka privata fordon, bil och båt, i det fall då trafikalternativ 2 genomförs, vilket de lyfter som en miljörisk.

Redare, trafikutövare och intresseorganisationer kopplat till sjöfart har i sina yttranden lyft frågan om fördelning mellan upphandlad och kommersiell trafik. Frågor som upphandlingar, avtalsområden, längd på trafikavtal, ägandeformer för fartyg, fartygens beskaffenhet med mera är frågor som diskuteras av denna kategori remissinstanser. En redare anser att sjötrafikutredningen ska hantera omfattningen av den allmänna trafikplikten.

Vad gäller sjötrafikutredningens två trafikkoncept är bilden splittrad bland redarna och trafikutövarna, för och nackdelar tas upp med alternativen. En av trafikförvaltningens större trafikutövare i skärgården gör gällande att bastrafiken i princip är uppnådd samt trafiknätet är komplext och optimerat utifrån tillgängliga fartyg. Företaget anser att dagens trafiksystem bör utvecklas snarare än bytas ut. Andra lyfter att alternativ 2 är rätt väg att gå. En aktör presenterar ett utförligt förslag hur pendelbåttrafik och skärgårdstrafik kan utvecklas och samordnad med varandra, tillsammans med särskild direktbusstrafik.

Nya fartyg har renderat ett flertal synpunkter från redare, trafikutövare och intresseorganisationer kopplat till sjöfart. Fartygen väcker ett stort intresse och synpunkterna är spretiga. Både egenägt och operatörsägt tonnage lyfts som möjliga vägar att gå. På samma sätt anser olika yttranden att antingen små eller stora fartyg ska anskaffas. Vissa yttranden anser att stora och isgående är rätt val medan andra pekar på mellanstora sommarfartyg som det föredragna valet. Förslag på nya fartygstyper avges. Genomgående anses det fördelaktigt om flera aktörer involveras i arbetet med planering och anskaffning av nya fartyg.

3 Fortsatt arbete

Utifrån inkomna yttranden föreslår trafikförvaltningen ett antal revideringar och kompletteringar av genomförd sjötrafikutredning del 1. Nedan ges en sammanställning i punktform av hur arbetet med sjötrafikutredningen föreslås fortgå.

- Arbetet med de två föreslagna trafikalternativen fördjupas genom kompletterande trafikplanering samt analyser. Vissa miljöaspekter hanteras översiktligt inom analyserna. Planering och analys medför även en öppning för att optimera och analysera delar av respektive trafikalternativ.

- Systemeffekter av trafikuppläggen kopplat till vägnät, replipunkter och landbaserad kollektivtrafik, hanteras generellt utanför ramen för sjötrafikutredning del 1. Trafikförvaltningen saknar rådighet gällande utveckling av vägnät och replipunkter, detta kräver samverkan med berörda aktörer. Utredningen kommer att kompletteras med ett resonemang kring detta. Nyckelfrågor och behov kan förhoppningsvis insamlas genom fortsatta samråd med berörda aktörer.

- Sjötrafikens behov av infrastruktur behöver förtydligas.

- Fastboendes, deltidsboende och turisters/besökare/sommargästers resbehov förtydligas i utredningen. Vidare kommer resonemang kring tillgänglighet ur ett resenärsperspektiv att tydliggöras i utredningen, bland annat kopplat till bagagefrågor.

- Den kollektiva sjötrafikens roll för besöksnäring och näringslivet i skärgården kommer utvecklas i utredningen. Kopplingar mot regional utveckling och regionens ansvar inom detta område kommer ingå i denna komplettering

- Utredningen kommer att tydliggöra skärgårdens varierande förutsättningar och hur det påverkar sjötrafikens upplägg.

- Resonemang om yttre naturliga påverkansfaktorer för sjötrafiken som is, kommer att utvecklas i utredningen.

- Aspekter gällande gods kommer att kompletteras i utredningen. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

- Fortsatta samråd föreslås genomföras utifrån behov identifierade i denna samrådsredogörelse.

Vissa inkomna synpunkter hänvisas till senare skeden i sjötrafikens utvecklingsprocess, framförallt frågor med bäring på nya fartyg, nya trafikupphandlingar och avtalsfrågor. Det finns också yttranden som berör komplexa frågor där ett flertal aktörer behöver samverka, dessa kan inte lösas fullt ut i sjötrafikutredningen. Detta gäller framförallt ansvarsfördelning,

rådighet och kostnader kring investeringar i infrastruktur såsom vägar, parkeringsplatser, bryggor, kajer, replipunkter och liknande

4 Myndigheter och förvaltningar

Nedan redovisas inkomna yttranden från myndigheter samt förvaltningar, eller motsvarande, inom Region Stockholm samt trafikförvaltningens bemötande.

4.1 Alternativen

Berörda myndigheter och förvaltningar förordar i olika utsträckning sjötrafikutredningens alternativ.

4.1.1 Yttranden för alternativ 1

Trafikverket bedömer att alternativ 1 påverkar statligt vägnät, trafikbryggor och replipunkter i mindre utsträckning än alternativ 2.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen bedömer att utredningsalternativ 2 bäst motsvarar förväntningarna på hur man skapar en levande och tillgänglig skärgård året runt i enlighet med intentionerna i RUFS 2050 och Landsbygds- och skärgårdsstrategin.

4.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

Trafikförvaltningen instämmer i att alternativ 2 på ett bra sätt bidrar till regionala mål.

4.1.2 Yttranden för alternativ 2

Trafikverket är positiva till den långsiktiga strategin att lyfta fram kärnöar respektive replipunkter för att stärka samverkan mellan land- och sjötrafik. Trafikverket ser fortsatt positivt på en sådan utveckling som förordas i Sjötrafikutredningen del 1.

Länsstyrelsen delar trafikförvaltningens bedömning att alternativ 2 genom ett längre trafikdygn och tätare turer mellan replipunkter och kärnöar har potential att öka tillgängligheten till skärgården på ett mer genomgripande sätt än alternativ 1.

4.1.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta.

4.1.3 Övriga yttranden
Skärgårdsstiftelsen tar inte ställning för alternativ 1 eller 2.

Trafikverket ställer sig positiva till förhållningsättet att förbättra tillgängligheten till skärgården genom att korta ner restider samt att planera kollektivtrafiken resurseffektivt.

4.1.3.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta.

4.2 Nya alternativ

4.2.1 Yttranden
Skärgårdsstiftelsen ser ett fortsatt starkt behov av en bred och effektiv sjötrafik från innerstaden kompletterad med trafik från replipunkter med så få byten som möjligt. Kompletterande trafik till och från replipunkterna måste dock karaktäriseras av ett stort fokus på ”hela resan”–perspektivet och en hög kvalitet vid byte av trafikslag.

4.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess.

4.3 Pendelbåttrafik

4.3.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer
Trafikverket bedömer att utvecklad pendelbåttrafik i viss utsträckning kan avlasta vägnätet.

4.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen instämmer i detta.

4.4 Långlinjer

4.4.1 Yttranden
Skärgårdsstiftelsen anser att det är väsentligt att skärgårdstrafik bibehålls i trafik från Strömkajen eftersom det både fysiskt och mentalt är viktigt för besöksnäringen i Stockholm och skärgården.

Tillväxt- och regionaplaneförvaltningen påpekar att de stora flödena till skärgården är säsongsbetonade och består framförallt av fritidsboende respektive turister/besökare. För dessa grupper är linjer som utgår från centrala

Stockholm och direktbåtar alternativ som upplevs attraktiva, eftersom de innebär smidiga resor utan byten

4.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen.

4.5 Trafikplanering

4.5.1 Yttranden

Skärgårdsstiftelsen ser en fördel i att anpassa och kombinera trafiklösningar i skärgården eftersom resandeunderlaget varierar kraftigt utifrån säsong.

Skärgårdsstiftelsen anser att det behövs ett ökat fokus på regionala lösningar i skärgårdstrafiken för att stärka resor inom skärgården. SS bedömer att mindre och fler fartyg i skärgården öppnar upp möjligheter både för bofasta, säsongsboende och besökare.

Förvaltningen anser att det är positivt att koppla samman sjötrafik och landtrafik på ett mer integrerat sätt. Detta underlättar resor mellan skärgård och tätort, vilket binder samman platserna och skapar naturliga sammanhang. Här är det viktigt att ta hänsyn till åretruntboende och ha anpassad trafik så att det passar de som bor i skärgården även på vintern, vilket även lyfts fram i sjötrafikutredningen.

För att kollektivtrafiken i skärgården på ett bättre sätt ska kunna underlätta den fastboende befolkningens vardag skulle kollektivtrafiken i högre grad behöva anpassa sina ankomster och avgångar efter näringslivets och skolornas tider.

4.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Att anpassa trafiken utifrån säsong och olika delar i skärgården tas med i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen instämmer i att anpassade ankomster och avgångar är viktiga frågor. Frågorna kommer dock inte att besvaras av sjötrafikutredningen utan de adresseras bättre i de årliga trafikförändringsprocesserna.

Det är en central idé i sjötrafikutredningen att öka integrationen mellan kollektivtrafikslagen och erbjuda en attraktiv kollektivtrafik till regionens invånare och besökare.

4.6 Godstransporter

4.6.1 Yttranden

Utredningen för sjötrafik nämner inte hur förslagen kommer påverka det gods som transporteras via Waxholmsbolagets båtlinjer. För att kunna ta ställning till förslaget för godstransporterna behövs en beskrivning kring hur godset transporteras i dagsläget, samt vilken förändring man ser framöver. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen föreslår att ett tillägg i utredningen för eventuella konsekvenser för godsförsörjningen i de olika utredningsalternativen. Fungerande godstransporter är avgörande för utvecklingen av attraktiva och livskraftiga miljöer

4.6.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

4.7 Busstrafik och byten

4.7.1 Yttranden

Skärgårdsstiftelsen anser vidare att kollektivtrafikens kapacitet måste förstärkas för att bli ett mer attraktivt val än bilen ut till replipunkterna.

4.7.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att sjötrafikutredningen pekar på ökad busstrafik för alternativ 2. Sjötrafikutredning del 1 kommer inte innehålla förslag på ny utformning av bussfordon.

4.8 Vägnät och replipunkter

4.8.1 Yttranden

Trafikverket anser att det är viktigt att det tydliggörs vilka förändrade krav på funktion alternativ 2 innebär för trafikbryggor samt replipunkter eftersom både sjö- och busstrafik förändras. Länsstyrelsen anser att utan en fungerande infrastruktur på land kommer alternativ 2 inte ge de fördelar som presenteras i utredningen. Det gäller både behov av utökad kapacitet i kollektivtrafiken och behov i form av åtgärder i transportinfrastrukturen för att hantera en ökad trafikering.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikverket informerar om att sex av replipunkterna är kopplade till funktionellt prioriterat vägnät, vilket innebär att upprätthållande av framkomlighet i nätet har prioritet i planarbeten. Replipunkter som är anslutna till funktionellt prioriterat vägnät har därav större möjligheter till god tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafiken än övriga. Det ska dock poängteras att inte finns särskilda medel avsatta för investeringar i det funktionellt prioriterade vägnätet. Finansieringen av åtgärder måste prioriteras inom ordinarie beslut av länsplanen för regional transportinfrastruktur.

Trafikverket tillstyrker förslaget att utreda hur hela resan kan stärkas, däribland att genomföra åtgärder för att minska restid i landtrafiken. Trafikverket lyfter fram vikten av att i det arbetet utreda omfattningen av de investeringsbehov som kommer krävas i vägnätet och vid replipunkterna. Vidare anser Trafikverket att det arbetet också bör resultera i en tidplan för eventuella åtgärder samt ansvarsfördelning gällande genomförande och finansiering.

Trafikverket ser, förutom framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik, även ett eventuellt behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Vägnätet har generellt sämre trafiksäkerhetsnivå längre ut i länet och med ökad trafik till replipunkterna behöver trafiksäkerhetsnivån på vägnätet i ses över.

Trafikverket pekar på att i alternativ 2 sker många resor till och från skärgården till stor del i vägsystemet, vilket innebär förändrade resmönster. Trots stärkt och anpassad busstrafik menar Trafikverket att detta kan påverka flöden av biltrafik till och från replipunkterna samt bilanvändning bland pendlingsresenärerna. Detta diskuteras inte i utredningen men frågan bör hanteras i senare utredningsarbete anser Trafikverket.

Länsstyrelsen pekar på att det finns exempel redan idag problem med underdimensionerade vägar, med i vissa fall dålig bärighet. Ett ökat antal resenärer från replipunkterna innebär också krav på att utöka antalet parkeringsplatser samt att service-funktioner så som väderskydd och toalett ses över.

Länsstyrelsen föreslår att trafikförvaltningen i nästa skede genomför en behovs- och konsekvensanalys för att få en tydligare bild av vilka åtgärder på land som krävs vid en omställning av sjötrafiken enligt alternativ 2. Analysen bör genomföras i samverkan med tillväxt- och regionplaneförvaltningen på Region Stockholm, Trafikverket samt med berörda kommuner.

Skärgårdsstiftelsen påpekar att replipunkterna har en avgörande betydelse för utvecklingen av både person- och godstrafik ut i skärgården. De är dock idag i hög grad undermåliga och ej lämpade som utgångspunkter för att knyta ihop trafik på land och till sjöss på ett hållbart vis. De måste därför uppgraderas, vilket måste ske i takt med att även vägar, parkeringar, kajer och landförbindelser utvecklas på ett hållbart vis.

Skärgårdsstiftelsen anser att det vore gynnsamt om Region Stockholm såg möjligheterna kopplat till tillväxtansvaret för utvecklingen av replipunkterna och utredde och tydliggjorde ansvars- och kostnadsfördelningen mellan de olika aktörerna

4.8.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

Trafikförvaltningen instämmer i att det föreligger otydligheter kring replipunkterna. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samråd i frågor om vägnät och replipunkter. Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla förslag på ansvars- och kostnadsfördelningar för åtgärder, eller faktiska åtgärder, inom replipunkterna eller vägnätet. Detta behöver hanteras i kommande skeden och även i andra sammanhang. Exempelvis driver Länsstyrelsen i Stockholms län ett arbete med replipunkter genom det så kallade replipunktslyftet, där även region Stockholm är med som en part.

4.9 Infrastruktur

4.9.1 Yttranden infrastruktur sjö

Sjöfartsverket vill informera angående en eventuell ny bytespunkt i Norrtälje att 6 juni 2020 beslutades det att klassa om farled 561, vilken leder till Norrtälje, till farledsklass 4, dvs. en farled utan stöd för mörkernavigering.

Transportstyrelsen uppfattar att alternativ 2 bl.a. kan komma att innebära fler och snabbare fartyg när utbudet skärgården stärks upp. Transportstyrelsen betonar att sjöfartens infrastruktur även bör beaktas i planeringen av trafiksystemet dvs. att farleder och övriga sjövägar är utmärkta, sjömätta och dimensionerade för den förekommande sjötrafiken. Även bryggor bör vara utmärkta och dimensionerande för den förekommande trafiken.

Transportstyrelsen uppfattar att en stor del av skärgårdstrafikens verksamhet sker utanför de stora farlederna och det är viktig att även dessa vattenvägar är

sjösäkerhetsmässigt säkerställda. Av utredningen uppfattar Transportstyrelsen att detta kommer att beaktas i det fortsatta arbetet (del 2 i utredningen), vilket är mycket positivt.

4.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

4.10 Bryggor och bytespunkter

4.10.1 Yttranden
Trafikverket tillstyrker framtagande av riktlinjer för trafikbryggor och vill framhålla vikten av ett sådant arbete.

4.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt samverkan.

4.11 Avtal

4.11.1 Yttranden
Trafikverket poängterar att stadsmiljöavtal kan vara aktuellt för medfinansiering av bland annat bryggor, avtalen riktar sig främst till åtgärder i stadsmiljöer.

4.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt samverkan kring medfinansiering och stadsmiljöavtal.

4.12 Enkätundersökningen

4.12.1 Yttranden
Trafikverket konstaterar att det i enkätundersökning som utgör del av utredningen framgår att en majoritet av befolkningen i skärgården positiv till en utveckling där landtrafiken och skärgårdstrafiken är tydligt integrerad.

4.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen instämmer i Trafikverkets konstaterande.

4.13 Fastboende

4.13.1 Yttranden
De fastboende på öarna är kärnan i att vidhålla en levande skärgård, varför skärgårdstrafiken bör vara anpassad efter deras behov av resor menar Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

4.13.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen är av samma uppfattning.

4.14 Turister

4.14.1 Yttranden
Skärgårdsstiftelsen anser att skärgårdstrafiken är väsentlig för att tillgängliggöra skärgården som besöksmål för turism och rekreation. Skärgårdsstiftelsen ser gärna samordnade marknadsföringsinsatser för skärgården, speciellt för lågsäsongen.

4.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Besökare och turister i skärgården är en viktig resenärsgrupp. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla förslag kring marknadsföringsinsatser.

4.15 Besöksnäring och näringsliv

4.15.1 Yttranden
Länsstyrelsen befarar att ett system där fler av turerna går från replipunkter längre ut i länet istället för från kajer i centrala Stockholm kan innebära en barriär för besökare och särskilt för sällanbesökare. Därmed anser Länsstyrelsen att besöksperspektivet behöver övervägas noggrant i det fortsatta arbetet.

Skärgårdsstiftelsen anser att om resor sker från replipunkter blir besökstryck och belastning i skärgården mer spridd. Det medför minskad lokal miljöbelastning och möjlighet till utveckling av öar som inte är så besökta idag.

Skärgårdsstiftelsen informerar om att stiftelsen har inlett ett arbete med att identifiera prioriterade besöksöar som tål ett större besökstryck.

För Skärgårdsstiftelsens entreprenörer är en robust, uthållig och förutsägbar sjötrafik helt avgörande för vidare utveckling av deldestinationerna och vi ser där tydligt hur vi tillsammans kan bidra till en ännu mer attraktiv region.

Skärgårdsstiftelsen lyfter trafik till Huvudskär som ett bra exempel på samverkan mellan flera parter för att tillgängliggöra och fokusera trafik och rikta besökare till både nya och etablerade resmål.

Skärgårdsstiftelsen har förutsättningar att ta emot många besökare på ett hållbart sätt utan målkonflikter med exempelvis bofasta och deltidsboende fritidshusägare och här anser Skärgårdsstiftelsen att skärgårdstrafiken är av avgörande betydelse.

Skärgårdsstiftelsen ser det som positivt att samverkan mellan aktörer lyfts eftersom det är viktig för skärgårdens besökare men också central för skärgårdens näringsidkare i att skapa långsiktiga förutsättningar för deras verksamheter och utveckling.

4.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen har haft samråd med företagare i skärgården och har erhållit värdefull kunskap genom ett stort antal remissvar. Detta tas med för övervägande i det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med översiktliga bedömningar av skärgårdens näringsliv. Trafikförvaltningen ser fram emot samråd med Skärgårdsstiftelsen om besöksöar.

4.16 Regional utveckling

4.16.1 Yttranden
Skärgårdsstiftelsen påpekar att när ansvaret för tillväxten i regionen nu har fått en tydlig hemvist i Region Stockholm är det viktigt att regionen tar en samordnande och stöttande roll.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen välkomnar Sjötrafikutredningen som har till syfte att forma framtidens sjötrafik. Förvaltningen anser att förslagen i utredningen ligger i linje med mål och regionala prioriteringar i RUFS 2050. Förvaltningen bedömer också att sjötrafikutredningen på ett bra sätt bidrar till Landsbygd- och skärgårdsstrategins måluppfyllelse, framförallt inom insatsområde 1; förbättra tillgängligheten

4.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningens del i detta ansvar är primärt att tillhandahålla kollektivtrafik på land och på vatten till regionens invånare och besökare. Trafikförvaltningen är av samma uppfattning att det regionala

utvecklingsansvaret ska fördelas på berörda där region Stockholm spelar en roll som en regional aktör.

Trafikförvaltningen instämmer i att sjötrafikutredningen har bäring på regionala mål.

4.17 Miljö

4.17.1 Yttranden

Transportstyrelsen lyfter att det på många platser i skärgården finns farledsavsnitt och passager där svall från passerande fartyg utgör ett problem för bland annat boende med slitage på bryggor, erosion och andra säkerhetsrelaterade aspekter. Vid ansökningar om fartbegränsning hos Länsstyrelsen utgör upplevda problem med svall från skärgårdstrafiken ofta grund för ansökan om fartrestriktioner. Av den anledningen anser Transportstyrelsen att yttre miljöpåverkan som t.ex. svall, vågor och erosion bör tas i beaktande vid utformningen av det framtida trafiksystemet.

Skärgårdsstiftelsen ser positivt på de skarpa miljömål som sjötrafiken sätter upp för sin verksamhet som behöver prioriteras oavsett utveckling av befintligt tonnage eller nyanskaffningar. Det är enligt SS viktigt att tillgängliggöra skärgården på ett hållbart vis.

Det är positivt att utredningen tar hänsyn till sjötrafikens miljöpåverkan, och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen ser gärna att detta utvecklas i utredningen inklusive en utförligare beskrivning av omställningsprocessen och hur sjötrafiken kan bli mer resilient. Detta harmoniserar väl med målet i RUFS 2050 om en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp.

4.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser på ett översiktligt sätt hantera fordonsutsläpp och svall i sjötrafikutredningen. Drivmedel för tonnaget samt utformning av skrov för att minska svall utreds i nästa skede.

4.18 Avstår yttrande

4.18.1 Yttranden

Polismyndigheten avstår från att yttra sig över sjötrafikutredningen.
Sjöfartsverket har inget att erinra mot utredningen.

4.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta.

5 Kommuner

Nedan redovisas inkomna yttranden från kommuner samt trafikförvaltningens bemötande.

5.1 Alternativen

Berörda kommuner förordar i olika utsträckning sjötrafikutredningens alternativ.

5.1.1 Yttranden för alternativ 1

Stockholm och Lidingö förordar alternativ 1 eftersom alternativet anses motsvara kommuninvånarnas förväntningar på sjötrafiken.

Lidingö anser att det är negativt att alternativ 2 medför fler byten för Lidingöresenärer, jämfört idag, vid resor mot skärgården, om sjötrafiken förändras vid Klippudden och Gåshaga.

Lidingö anser att pendelbåtlinjer i inre skärgården kan justeras för att angöra gemensamma bryggor för båtbyten och därigenom mildra negativa effekter av alternativ 2.

Lidingö redovisar i sitt yttrande att ett ökat antal turister i länet medför ökat resande med sjötrafik. Utifrån detta anser Lidingö att om alternativ 2 försämrar för besöksresor bör detta alternativ inte rekommenderas för ett genomförande.

Stockholm förordar alternativ 1 eftersom staden anser att kraftigt minskad möjlighet att ta båten till mellan- och ytterskärgården, och istället hänvisa resenärer till buss eller bil, skulle vara ett hårt slag mot stadens puls, attraktivitet och själ.

5.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

5.1.2 Yttranden för alternativ 2

Nacka är positiva till upplägg enligt alternativ 2 och instämmer i de fördelar som beskrivs i utredningen. Haninge och Norrtälje instämmer i att alternativ 2 är att föredra, med ett antal invändningar som presenteras i denna redogörelse. Tyresö förordar alternativ 2 ur ett hållbarhetsperspektiv

Vaxholm och Värmdö är positiva till utredningsalternativ två och omfördelning av trafiktimmar från direkttrafik till att förstärka bastrafiken med bättre turtäthet och längre trafikdygn, mellan öar i skärgården och replipunkter. Vaxholm har tidigare betonat behovet av längre trafikdygn för boende på öar, på årsbasis, för att möjliggöra att invånare bland annat ska kunna delta i kvällsaktiviteter.

5.1.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar med sig yttrandena i det fortsatta arbetet.

5.1.3 Övriga yttranden

Sundbyberg konstaterar att utredningens förslag inte är alternativavskiljande för kommunen. Kommunen är positiv till utredningen och ställer bakom sig dennas förslag.

Danderyd är av bedömning att trafikförvaltningens ambition att utveckla framtidens sjötrafik är positiv.

Stockholm ser positivt på de föreslagna linjesträckningar i stadens inre vatten som föreslås, samt att trafikförvaltningen även lyfter den behovsanpassade trafiken för besöksnäringen.

5.1.4 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot en fortsatt samverkan.

5.2 Nya alternativ

5.2.1 Yttranden

Haninge föreslår att alternativ 2 kan kombineras med vissa utvalda turistlinjer som trafikerar Strömkajen under sommaren. En möjlig linje är Strömkajen till Dalarö via Stäket och Ingaröfjärden, inklusive stopp i Saltsjöbaden. I Dalarö finns sedan möjlighet för byte till båt mot Ornö, Utö och Huvudskär.

Värmdö kommun förordar fortsatt sjötrafik mellan Stockholm och Vaxholm på årsbasis samt säsongstrafik mellan Stockholm, Waxholm, Grinda och Möja under sommarhalvåret för att tillgodose turisttrafiken.

Norrtälje kommun föreslår att utredningen kompletteras med en studie med syfte att skapa än tydligare kopplingar mellan grundtrafik och trafik som attraherar sällanresenärer med en annan struktur än den som finns i dag som ett komplement till utvecklingsförslag 2. En sådan studie föreslås fokusera på att införa tydligare ”nodsystem” med möjligheter till byten mellan tonnage. Tänkbara noder i Norrtälje är Furusund, Gräddö/Räfsnäs och Norrtälje bland annat. Ett sådant ”nytt nät” skulle sannolikt även ha större förutsättningar till säsongsförlängning. I Norrtälje kommuns skärgårdsområden bedöms det finnas minst 22 000 fritidshus, varav drygt en fjärdedel är belägna på öar utan fast vägförbindelse. Dessa genererar många besök och en attraktiv sjötrafik har stor betydelse för val av transportsätt.

5.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess med Haninge, Norrtälje och Värmdö kommun.

5.3 Utredningsbrister

5.3.1 Yttranden

Österåker anser att utredningen har gjort en bristfällig behovsanalys då resmönster för deltidsboende och sommargäster inte kartlagts. Bastrafiken ska främst vara uppbyggd för fastboende men för en bärkraftig och hållbar trafik kan det vara nödvändigt att även känna till övriga resmönster.

Österåker framför att de anser att utredningen fokuserar mycket på kärnöar och deras koppling till replipunkterna. Övriga öar nämns mer att de kan få trafik om de ligger intill en kärnö eller längs traden kärnö – replipunkt. Det borde utvecklas mer ett resonemang kring vilken trafik som kan förväntas till andra öar än kärnöar, och här finns ju stora variationer i behoven, öar med och utan fast befolkning, större och mindre antal fritidshus, vissa är stora besöksmål med sevärdheter, restauranger och vandrarhem. Österåker påpekar att i kapitel 5.1.2.2 saknas Åsättra som replipunkt.

Nacka anser att det saknas långsiktiga perspektiv i sjötrafikutredningen eftersom sjötrafikutredningen siktar på 2035 medan kollektivtrafikplanen har

2050 som målår. Nacka anser att åren 2035-2050 också ska beskrivas i sjötrafikutredningen, exempelvis för pendelbåtlinjerna.

Nacka anser att det behövs mer resonemang om målkonflikter i utredningen. Nacka menar att mer diskussion om målen kopplat till effekter såsom restidsvinster och avlastningseffekter skulle gynna utredningen. Lidingö anser att kapitlet om effektbedömningar enbart baseras på subjektiva bedömningar.

Nya reserelationer bör tydligare beskrivas i utredningen anser Nacka i förhållande till egna nyttor och fördelar, inte bara i relation till landtrafiken. Nacka nämner som exempel möjligheter till kombinationsresor med cykel och pålitliga restider som fördelar för sjötrafiken, som landtrafiken inte i samma utsträckning har.

Norrtälje pekar på att den sjötrafik som trafikerar regionens kärnöar är volymmässigt en mindre del av det trafikutbud som Regionen via Vaxholmsbolaget tillhandahåller och anser att denna grupp som utgångspunkt för framtidens val av fartyg torde kunna ifrågasättas.

Norrtälje anser att utredningen behöver belysa vilka trafikupplägg som ses som mest resurseffektiva och nödvändiga om man delar upp trafiken utifrån de olika huvudsyften som trafiken ska tillvarata. Dessa syften/målgrupper menar Norrtälje nu går in i varandra utifrån valet av de två valda strategierna.

5.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att resmönster hos turister är väl kända. Deltidsboende uppger att deras säsong framförallt är under sommar och månaderna före och efter vilket innebär att de reser när trafikutbudet är större vilket kan förmodas vara en anpassning utifrån efterfrågan. Det kan därmed antas att deltidsboendes resmönster även är kända. Enkäten som riktades till fastboende på kärnöar är ett av många underlag i arbetet med sjötrafikutredningen.

Trafikförvaltningen har utgått från struktur i RUFS 2050 för sjötrafikutredningens övergripande trafikkoncept och anser att detta är ändamålsenligt. Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet ifall det finns behov av förtydliganden. Trafikförvaltningen justerar för Åsättra.

Trafikförvaltningen menar att sjötrafikutredningen har ett långsiktigt perspektiv. Trafikförvaltningen tar med sig frågan om den längre sikten i det

fortsatta arbetet. Trafikalternativ kommer fortsatt beskrivas översiktligt och med en systemsyn som inkluderar hela kollektivtrafiken samt cykel med mera. Trafikförvaltningen instämmer inte i synpunkten att bedömningar endast bygger på subjektiva värderingar, synpunkten tas dock med i det fortsatta arbetet för överväganden och förtydliganden där behov finns.

Trafikförvaltningen har hela regionens resebehov av sjötrafik som utgångspunkt i sin planering och sjötrafikutredningen presenterar sammanvägda förslag.

5.4 Pendelbåttrafik

5.4.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer

Nacka anser att det är positivt att pendelbåtlinjer knyts samman med landkollektivtrafiken och menar att det är bra att pendelbåtlinjerna blir fler och utvecklas. Nacka pekar på resandeutvecklingen på linje 80 som ett bra exempel på där sjötrafiken införs och bedrivs på egna villkor och inte bara som ett komplement till landtrafiken. Kommunen menar att det finns en ännu större potential att utveckla sjötrafiken.

Nacka är positiva till de pendelbåtsförsök som är inledda och som kommer inledas. Kommunen efterfrågar fler sådana lösningar eftersom kommunen planerar för expansion i vattennära lägen såsom Fisksätra, Tollare, Skuru samt, på längre sikt, Bergs gård med 2000 planerade bostäder. Dessa områden kan enligt Nacka med fördel även trafikförsörjas med sjötrafik. Värmdö menar att Nackas utvecklingsplaner i Fisksätra och Tollare skulle kunna medföra en ny linje som utgår från Farstaviken och ger ytterligare en möjlig resväg för invånare i Gustavsberg, det skulle avlasta stombussen 474 och terminalen i Slussen. En sådan pendelbåtlinje bör utredas för att se om den är möjlig att genomföra utifrån hastighetsrestriktioner, isförhållanden och restid.

Sundbyberg anser att det är positivt att nya pendelbåtlinjer utreds eftersom de vid ett införande skapar nya resmöjligheter för den tätbefolkade kommunen. Sundbyberg anser att det krävs ytterligare utredning av föreslagen sjötrafik i Bällstaviken. Solna anser att all kollektivtrafik är positiv och därför har ett fortsatt intresse av att pendelbåtlinjerna som berör kommunen etableras.

Danderyd och Täby anser att en potentiell utveckling av pendelbåtlinje 80 i form av en förlängning av linjen mot Täby och den satsning på pendelbåtar som görs i Stockholms innerskärgård positiv.

Vid ändrade omständigheter anser Danderyd att kollektivtrafik på vatten med koppling till Danderyds sjukhus skulle kunna vara ett bra alternativ till spårbunden trafik.

Huddinge kommun ställer sig positiva till att ha sjötrafik vid Vårby brygga och ser gärna att båtlinjen, tillsammans med eventuellt andra linjer till Stockholm, utreds parallellt med fortsatt planerande av Vårby udde. Det finns stor potential till att utveckla Vårby till en strategisk plats att bo, leva och verka på i regionen och Huddinge kommun ser fram emot fortsatt dialog med Trafikförvaltningen.

Tyresö instämmer i att pendelbåtlinjer till kommunen inte är aktuella.

Södertälje uppmuntrar regionen att återigen analysera en pendelbåtlinje Sandviken-Vattubrinken-Södertälje när bebyggelseplaner klarnar för Sandviken och Vattubrinken. Områdena saknar idag busstrafik.

Vaxholms stad och Lidingö stad är positiva till att Trafikförvaltning föreslår att pendelbåtsförsöket mellan Vaxholm och Stockholm permanentas

Värmdö kommun är mycket positiv till regionens satsning på båtpendling och ser fram emot starten av pendelbåtlinje 84, Östra Mörtnäs-Strömkajen. Kommunen vill i framtiden se en ökad satsning på pendelbåttrafik till Värmdö kommun.

5.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan med kommunerna i frågor om befintliga och nya pendelbåtlinjer i Mälaren och Saltsjön. Sjötrafikutredningen antar att försökslinjer blir permanenta, det där dock beroende av beslut utanför ramen för utredningen.

Sjötrafikutredningen innehåller ett antal förslag på pendelbåtlinjer utan att på djupet analysera detaljer. Sjötrafikutredningen innehåller inte förslag på sjötrafik till Vårby brygga, bryggan finns dock med som förslag på trafik på lång sikt.

5.4.2 Yttranden befintliga pendelbåtlinjer

Lidingö anser att fortsatta satsningar på linje 80 är önskvärda.
Linje 80 bör enligt Danderyd planeras som en hel linje, vilken innebär att linjen inte ska brytas vid Ropsten som idag. Fartyg bör enligt Danderyd anpassa sig till Lidingös Lilla Lidingöbrons fria höjd så att de kan köras under bron. Då

behöver Danderydsbor som vill resa med pendelbåt från Danderyd till Nybroplan inte byta båt vid Ropstenterminalen som idag.

Lidingö anser att försökslinjen Stockholm-Värmdö även bör angöra Gåshaga på grund av anslutning till Lidingöbanan och framtida Spårväg city som följd av de regionala resmöjligheter som det öppnar för invånare i Värmdö.

Ekerö anser att sjötrafikutredningen kompletteras med förslag på hur linje 89 kan utvecklas som länk mellan kommunens centralort och centrala Stockholm. Att stärka utbudet menar kommunen skulle öka attraktivitet och resande på linjen.

Ekerö anser att det är ett problem för kundunderlaget för linje 89 att passande fartyg inte upphandlats och att det bara finns ett fartyg på linjen under vintertid, detta medför variationer i tidtabellen över året.

Ekerö påtalar att kommunen är den enda kommunen i länet som saknar antingen spårförbindelse eller snabba busslinjer mot centrala Stockholm. Därmed borde linje 89, som är kommunens enda direktförbindelse, planeras med samma ambition som pendeltågssystemet, med trafikering dygnet runt, en restid på under 40 minuter och avgångar varje 20-30 minut.

Ekerö pekar på utmaningen att bibehålla kollektivtrafikandel när Förbifart Stockholm öppnar för trafik. Det kommer bland annat enligt kommunen kräva stärkt trafik mot Söderort och nordvästra storstadsregionen, utöver kopplingen mot Västerort idag. Som ett led i detta anser Ekerö att sjötrafikutredningen ska inkludera ett alternativ med 20-30 minuters-trafik på linje 89.
Under förutsättning att restiden inte blir nämnvärt längre för de pendlare som ska resa vidare till Stockholms innerstad anser Värmdö kommun att linje 84 bör trafikera Nacka Strand för ett erbjuda ett byte till linje 80 och på så sätt skapa en reserelation norrut till målpunkter på Djurgården, Ropsten, Lidingö och Norra Djurgårdsstaden med 35 000 nya arbetsplatser.

Värmdö anser att pendelbåttrafiken bör få betydligt större utrymme i Trafikförvaltningens utbud då kundnöjdheten är stor och det går att ta med cykeln på båten. Ett ökat kombinationsresande cykel-pendelbåt avlastar bussarna, vägnätet lokalt i kommunen och regionen samt Slussen.

Värmdö påpekar att pendelbåttrafiken är robust och inte berörs av dåligt väglag eller olyckor på väg 222. På samma tema menar Nacka att sjötrafikens pålitligt

bör lyftas mer eftersom regionens trafiksystem är sårbart och påverkas av stora ut- och ombyggnader, här är sjötrafiken viktig, trots ibland längre restider.

5.4.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikalternativ kommer fortsatt beskrivas översiktligt och med en systemsyn. Trafikförvaltningen instämmer i att pendelbåttrafiken är robust. Kortsiktiga frågor med bäring på dagens trafik, eller trafik som införs i närtid, hänvisas till processen för de årliga trafikförändringarna.

I sjötrafikutredningen antas att befintliga pendelbåtlinjer bibehålls utan att diskutera turtätheter. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatta samråd med Ekerö i frågor kring linje 89, både på kort och lång sikt.

5.5 Långlinjer

5.5.1 Yttranden

Värmdö, Stockholm, Lidingö, Haninge och Tyresö anser att det är viktigt att det utgår skärgårdsbåtar från Stockholm för att tillgodose turisttrafiken. Trafiken ska även fungera för deltids- och fritidsboende i Stockholms skärgården Kommunerna anser att delar av trafiken bör fortsätta gå från Strömkajen för att tillgodose turisttrafiken

5.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen.

5.6 Nya fartyg

5.6.1 Yttranden

Österåker menar att arbetet med ändamålsenligt tonnage i hög utsträckning bör genomföras i samverkan med bransch, infrastrukturägare och med kommunerna. Österåker bedömer att branschen bör ha ett stort intresse av att utveckla ett hållbart tonnage och bör involveras med sitt kunnande i ett tidigt skede. Nacka ser fram emot kommande utredning om tonnage.

Ekerö menar att det finns potential att förbättra restider på linje 89 med nya fartyg som tillåter sidotillägg och som håller högre hastighet. Vaxholm anser att sidotillägg ska fortsätta utredas i arbetet med riktlinjer för bryggor.

Ekerö anser att det krävs rätt förutsättningar i sjötrafikutredning del 1 för att kunna upphandla nytt tonnage som stödjer planer för pendelbåtlinjerna.

Vaxholm anser att det är viktigt att pendelbåtar erbjuder en bra sittplats, nedfällbart bord och wifi samt utsikt.

Norrtälje påpekar att fler fartyg än regionens egna används i sjötrafiken och att anser att eventuella kravspecifikationer för nya fartyg även ska avspegla sig i kravställning på operatörsägt tonnage. Norrtälje påpekar att alla linjer inte klarar åretrunttrafik. Detta medför enligt kommunen att de fartyg som används vintertid är långsammare, kan inte trafikera vissa bryggor etc. vilket försvårar möjligheterna för pendlingsresor till skolor och arbetsplatser. Något som borde åtgärdas innan planeringshorisont 2025.

5.6.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen tar med sig yttrandena i arbetet med kommande skede där fartygen hanteras och ser fram emot fortsatt samverkan med kommuner med flera. Fartyg som används i sjötrafiken kommer fortsatt bestå av sådana som kan respektive inte kan bryta is. Detta för med sig planeringsförutsättningar och utmaningar som löpande hanteras.

5.7 Trafikplanering

5.7.1 Yttranden

Nacka anser att det är bra att sjötrafiken integreras med kollektivtrafiken på land. Detta är särskilt relevant för Nacka som expanderar i vattennära lägen. Nacka instämmer i utredningens diskussion om att stärka möjligheter för kombinationsresor cykel och båt och menar att det i större utsträckning behöver vara målpunkter som är det centrala, snarare än befintlig landtrafik.

Österåker betonar vikten av att Östanå fortsatt kan trafikeras med Waxholmsbolagets trafik. Vidare pekar Österåker på att Österskär nämns som ny bytespunkt, men det framgår inte av utredningen hur trafik till öarna i Österåker bör fördelas mellan Åsättra, Österskär och Vaxholm.

Sjötrafik i Stockholms inre skärgård behöver enligt Lidingö sammankoppla mindre bryggor med replipunkter såsom Vaxholm, Boda och Sollenkroka. Vidare vill Lidingö se en utredning och konsekvensanalys av att någon av regionens sjötrafik kan angöra Fjäderholmarna reguljärt. Vaxholm anser att de bryggor som är viktiga att angöra mellan Vaxholms replipunkt och Stockholm är; Vaxholms replipunkt, Gåshaga, Nacka strand, Slussen och Strömkajen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vaxholm anser det som ett kostnadseffektivt och miljömässigt bra alternativ att etablera en linje mellan Vaxholm och Grinda i det fall det blir permanent pendelbåtstrafik mellan Vaxholm - Stockholm.

Tyresö vill, oavsett alternativ, betona vikten av kraftigt utökad och förbättrad sjötrafik till och från Trinntorp. Tyresö pekar på att Trinntorp omfattas av utvecklingsplaner i kommunens översiktsplan varför det är viktigt att även kollektivtrafik på vatten utvecklas här.

Tyresö anser att passning mellan båt- och busstrafik behöver säkerställas. Österåker anser att det är en självklarhet att tidtabeller mellan land- och sjötrafik är samordnad och påtalar brister vad gäller detta vid Åsättra.

Österåker är mycket positiva till att Trafikförvaltningen i ett tidigt skede även involverar övriga infrastrukturansvariga och trafikplanering inom förvaltningen så att kopplingarna med tåg och buss med mera kan fungera vid replipunkterna.

En lokal bussförbindelse mellan Resarö och Vaxön menar Vaxholm behöver utvecklas för att möjliggöra god tillgänglighet till bryggor och kajer med korta bytestider. Vaxholm anser att en lokal busslinje skulle skapa nyttor för elever och äldre inom kommunen vilka behöver nå skolor och samhällsservice på Vaxön. Tyresö anser att det under sommarsäsong bör sättas in busstrafik från Stockholm city till Trinntorp.

Norrtälje anser att ambitionen att övergå till sommar och vintertabell är positiv.

Att stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och s.k. replipunkter på land är nödvändigt och vällovligt även om det delvis motsägs av att det trafikförslag för år 2021, som remitterades under våren, innehöll nerdragningar i trafiken till samtliga kärnöar i Norrtälje kommun. Detta rimmar illa med att det anges att utredningsalternativ 2 ger förutsättningar till att öka antalet turer eller sker en minskning nu så att man sedan kan få utrymme för en ökning (till det läge som finns idag)?

Den bastrafik som för närvarande gäller för kärnöar är 2 turer morgon/förmiddag, 2 turer eftermiddag/kväll samt en senare kvällstur en gång i veckan. Om det enligt förslaget ska införas två tidtabellperioder föreslås denna bastrafik utökas under sommarhalvåret.

I utredningen nämns ingenting om framtidsplaner för Norra båtlinjen som idag trafikerar sträckan Nynäshamn – Stockholm – Arholma sommartid. Det har tidigare diskuterats även en förlängning av denna linje till Östhammar/Öregrund. Mer information och analyser om detta efterlyses

5.7.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar det med sig till det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen vill påpeka att sjötrafikutredningen kommer innehålla övergripande förslag på trafiklösningar. Trafikförvaltningens fokus är kollektiv sjötrafik inom Stockholms län. Kortsiktiga förändringar av trafiken hänvisas till den årliga processen för trafikförändringar.

Trafikförvaltningen kan konstatera att Trinntorp ingår i trafiknätet, fokus i sjötrafikutredningen är framförallt på övergripande trafikplanering med fokus på replipunkter och kärnöar, för den yttre skärgården.

Trafikförvaltningen instämmer i att passning inom kollektivtrafiken är en viktig fråga. Sjötrafikutredningen kommer inte att utreda detta i detalj.
Förslag på nya busslinjer ingår inte i sjötrafikutredningen och behöver hanteras i andra forum. Sjötrafikutredningen fokuserar på busstrafik till och från replipunkter i första hand, och utveckling kommer av detta kommer ske i det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen.

5.8 Godstransporter

5.8.1 Yttranden

Värmdö, Norrtälje och Österåker har svårt att i utredningen utläsa behovet av godstransporter och transporter för näringsliv och turistnäringen.

5.8.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

5.9 Kulturhistoria och kulturhistoriska fartyg

5.9.1 Yttranden

Vaxholm är positiv till att de kulturhistoriska fartygen ska fortsätta att trafikera skärgården, fartygen är väldigt uppskattade bland invånare och besökare.

5.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen instämmer i att det kulturhistoriska tonnaget är ett uppskattat inslag i trafiken.

5.10 Busstrafik och byten

5.10.1 Yttranden
Värmdö anser att trafikförvaltningen behöver ta höjd för utökad busstrafik till replipunkterna för att matcha det ökade antalet båtturer i alternativ 2.
Värmdö anser att för att få fler att ta bussen till replipunkterna krävs det direktbussar och att det går att ta med bagage. Dagens bussar är inte anpassade till detta och det finns inte utrymme för resväskor, ryggsäckar eller dramaten.

5.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen anser att sjötrafikutredningen pekar på ökad busstrafik för alternativ 2. Sjötrafikutredning del 1 kommer inte innehålla förslag på nya utformningar av bussar.

5.11 Vägnät och replipunkter

5.11.1 Yttranden
Österåker pekar på att det finns exempel i väginfrastrukturen som inte fungerar tillfredsställande mot replipunkterna, som begränsar utvecklingsmöjligheterna. Ett av dem är vägen till replipunkten Åsättra är smal och krokig och inte dimensionerad för lastbilar och bussar.

Österåker saknar resonemang i I kapitel 5.1.2 när det gäller vad UA2 får för konsekvenser för landtrafiken. Det kommer krävas en utökad busstrafik, som i sin tur kräver fler bussar, fler depåplatser, ökad plats i terminaler, förbättrade väganslutningar till replipunkter. Behövs direkta busslinjer mellan stomtrafiken och replipunkterna? Viktiga frågor att belysa i det fortsatta arbetet.

Nacka emotser kommande utredningssteg där standard för bytespunkter mellan buss/båt och cykel/båt säkras. Detta förutsätter goda cykelparkeringar och anslutande allmänna vägar med god standard för buss och cykel, samt i vissa fall infartsparkering för bil.

Haninge bedömer att alternativ 2 kommer leda till ökad biltrafik eftersom det är mer rimligt att anta att resor till replipunkter kan genomföras med bil, jämfört med resor till Strömkajen. Haninge menar att detta behöver problematiseras i sjötrafikutredningen som nu anses anta att resenärer endast byter mellan olika kollektiva färdmedel.

Haninge antar att alternativ 2 kommer medföra ökad busstrafik till replipunkter med ökad belastning på fordon och i den infrastruktur som busstrafiken behöver.

Haninge lyfter att de vägar som ansluter till replipunkter i kommunen riskerar att få ökad bil- och busstrafik. Båda vägarna är lägre standard och den ena går genom känslig miljö i Dalarö.

Haninge pekar på problem med parkeringsplatser för bil vid replipunkter, exempelvis Dalarö, som har en stor sommarbefolkning. Kommunen anser att sjötrafikutredningen ska beakta parkeringsfrågan för bil.

Haninge anser att resonemang om avlastning av vägnät genom sjötrafik inte är applicerbart på skärgården eftersom det oftast inte finns alternativa resmöjligheter att avlasta. Haninge menar att alternativ 2 därigenom snarare medför kostnader för väghållare än avlastning.

Haninge anser att trafikförvaltningen, som del av regionen och därigenom länsplaneupprättare, behöver ha en uppfattning om landstrafiksystemet som ansluter till replipunkter ska fungera och förbättras. De medfinansieringsmöjligheter som nämns i sjötrafikutredningen är enbart sådant som förbättrar själva replipunkterna, menar Haninge.

Vaxholm anser att det är angeläget att kommuner och berörda aktörer deltar i processen, då regionen inte äger eller ansvarar för den infrastrukturen i skärgården.

Vaxholm informerar om att möjligheten att drivmedelsförsörja sjötrafiken i Vaxholm, genom en fast anläggning, undersöks då det kan skapa nyttor för sjötrafiken i och med det strategiska läget Vaxholms replipunkt har i mellersta skärgården. Projektet ska även planera för hur kajområdet kan förbättras och resenärsmiljön är en viktig del av det, därtill ska landanslutningar, avfallshantering och färskvatten hanteras inom projekt.

Tyresö anser att fortsatt dialog och upprättande av avtal med kommuner och berörda väghållare behövs för att tydliggöra vem som ska ansvara för investeringar som behövs för att klara ökad belastning som följer av alternativ 2.

Tyresö påpekar att vägnätet på Brevikshalvön är belastat.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholm anser att det tydligt måste beaktas de utmaningar för väginfrastruktur, kapacitet, restider och tillkommande merkostnader det skulle innebära, för såväl befintlig som tillkommande landtrafik, med huvudsakligen buss, som blir alternativet om strategiska delar av dagens skärgårdstrafik ska flyttas från vatten till land.

Värmdö påpekar att alternativ 2 medför att standarden och servicen vid replipunkterna behöver förbättras. Detta bör utredas vidare i del 2. Det behövs riktlinjer för vilken standard som replipunkterna ska ha. Replipunkterna behöver exempelvis ha liknande service och tydlig realtidsinformation om när båtar avgår och anländer. Vidare anser Värmdö att det är viktigt att utreda vilken part som ska vara huvudman för anläggningar.

Värmdö informerar om att det är överlag otydligt i hela länet vem som har det ekonomiska ansvaret för helheten vid replipunkterna, något som Stockholms Länsstyrelse har identifierat i projektet Replipunktslyftet.
Värmdö påpekar att standarden och kapaciteten på det statliga vägnätet till replipunkterna är idag kraftigt underdimensionerat och en förutsättning för att alternativ två ska kunna genomföras är att vägnätet förstärks. En diskussion mellan Trafikförvaltningen, Trafikverket och kommunen måste inledas i tidigt skede för att säkerställa detta

Värmdö menar att alternativ 2 medför ökat behov av parkeringsplatser vid replipunkterna och menar att ansvar för dem behöver utredas och det bör enligt kommunen finnas möjlighet att söka statlig medfinansiering för parkeringar vid replipunkter.

Väginfrastrukturen är eftersatt till Värmdös replipunkter och kommunen anser att det kommer att krävas investeringar i vägnätet för att möta det framtida ökade transportbehovet. Trafikverket arbetar nu med en ÅVS för väg 222 till Stavsnäs. ÅVS:er bör även tas fram för väg 274, 673 och 672 till Boda och väg 687, 686 och 689 till Sollenkroka.

Mer tydlig koppling mellan land- och sjötrafik har efterfrågats under lång tid. Förutom sjötrafikens utformning handlar det om att erbjuda effektiva möjligheter till att byta mellan trafikslag. Vid kommunens repli- och bytespunkter är i dag det ytterst besvärligt vissa perioder att hitta parkeringsplatser. Ett effektivt och attraktivt landkollektivtrafiknät kan bidra till att förbättra den situationen.

5.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. I alternativen föreslås pendelbåttrafik i Saltsjön vilken avlastar vägtrafiken norr och söder om Saltsjön.

Trafikförvaltningen instämmer i att det föreligger otydligheter kring replipunkterna. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samråd i frågor om vägnät och replipunkter. Replipunkter hanteras även i andra processer och av andra aktörer.

5.12 Infrastruktur

5.12.1 Yttranden bryggor
Österåker anser att riktlinjer för trafikbryggorna bör tas fram i samverkan med de som är ansvariga för infrastrukturen. Österåker anser att det vid ett arbete med en bryggplan behöver dialog startas tidigt med kommunerna och berörda markägare.

5.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen anser att det är en relevant synpunkt och tar detta vidare i arbetet med trafikbryggor. Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan kring bryggor.

5.12.2 Yttranden infrastruktur sjö
Österåkers och Norrtälje kommun bidrar gärna i det fortsatta arbetet med att se över infrastrukturen för sjötrafiken och påpekar att det är viktigt att detta arbete görs i nära samarbete med kommunerna. Det finns även anledning att titta på samordning med godshanteringen i skärgården.

5.12.2.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt samverkan med Österåker och Norrtälje. Samordning av godshantering omfattas inte i sjötrafikutredningen.

5.13 Bryggor och bytespunkter

5.13.1 Yttranden
Österåker, Danderyd och Solna är positiva till att inleda dialog om behov av nya bytespunkter i kommunen. Stockholm påpekar att staden och regionen behöver

tillsammans identifiera och utreda vilka brygglägen i staden som är möjliga att utveckla för att ta omhand pendelbåtstrafik.

5.13.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt samverkan.

5.13.2 Yttranden specifika bryggor nuläge
Danderyd informerar om att kommunen inte har planer på att bygga en ny brygga vid Djursholms torg under kommande år. Istället vill kommunen att Ekuddens brygga fortsatt trafikeras av pendelbåtlinjen

Vaxholm arbetar med att ta fram en plan för hur Vaxholms kajer ska restaureras efter det att man upptäckt att kajens konstruktion är i dåligt skick. Skärgård- och pendelbåtstrafikens behov hanteras inom projektet och kommunen är positiva till att Trafikförvaltningen deltar i arbetet.

Värmdö anser att Trafikförvaltningen bör inleda en dialog med kommunen för att se över Björkviks brygga som replipunkt. Ett argument från Waxholmsbolaget har varit att bryggan inte går att trafikera på grund av dåliga djupförhållanden. Med en ny modern flotta med mindre fartyg bör det vara möjligt att trafikera Björkviks brygga som Värmdö anser har god kapacitet och bra bussförbindelser till och från Slussen.

5.13.2.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar önskemål om ändrad trafikering och hänvisar dem till de årliga trafikförändringsprocesserna.

Trafikförvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan kring Vaxholms kajer.

5.13.3 Yttranden specifika bryggor framtid
Huddinge anser att sjötrafik vid Vårby brygga skulle förstärka kollektivtrafiken i området och bidra till att tillgängligheten till andra delar av Stockholm ökar. Vårby brygga skulle bli en ny målpunkt intill Vårby udde och bidra till att fler kan upptäcka området och bidra till ökat besökande och intresse för att bosätta sig där.

Vaxholm anser att Slussen kan bli en allt viktigare brygga för pendlare, förutsatt att tillgänglighet till tunnelbana säkerställs i projektet Slussen.

Norrtälje påpekar att sjötrafikutredningen inte presenterar förklaring, bakgrund eller utveckling till att det i utvecklingsalternativ 2 uppstår behov av nya bytespunkter samt att dialog ska initieras om behov av nya bytespunkter. En sådan dialog välkomnas av Norrtälje utifrån ett syfte att förbättra tillgängligheten för boende och besökare i skärgården.

Norrtälje kommun föreslår att Regionen utreder konsekvenserna av annan replipunkt för kärnön Gräskö (Östernäs istället för Furusund) med koppling till landkollektivtrafiken i fokus men även hur det kan påverka linjestrukturer för sjötrafiken. De brister i landkollektivtrafiken som finns t.ex. på Rådmansö, måste dock åtgärdas för att få till stånd en robust och förbättrad struktur.

5.13.3.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta, tar det vidare i det fortsatta arbetet och ser fram emot en fortsatt samverkan med länets kommuner.

Sjötrafikutredningen innehåller inte förslag på sjötrafik till Vårby brygga, bryggan finns dock med som förslag på trafik på lång sikt.

Slussen spelar en central roll i trafiken, utformning ingår dock inte i sjötrafikutredningen.

5.14 Avtal

5.14.1 Yttranden

Vad gäller avtal kopplat till nya sjötrafiklinjer, infrastrukturfrågor och samfinansiering påpekar Österåker att även Trafikverket behöver involveras där det är aktuellt. Nacka anser att det behöver arbetas fram avtal för de bryggor som trafikeras av sjötrafik. Sådana tydliggör ansvar, standard och drift vilket gynnar resenärer och infrastrukturhållare. Avtal kan även öppna upp för medfinansiering av investeringar från exempelvis länsplanen.

Stockholm menar att parterna behöver också komma vidare i frågan i hur reinvesteringar av befintliga bryggor och investering i nya bryggor ska hanteras. En översiktlig kostnad för brygganläggningarna behöver tas fram. Det är önskvärt att arbetet kan komma igång redan i tidigt skede för att inte fördröja en planerad trafikstart.

Ekerö anser att regionen ska ta ett större ansvar, även ekonomiskt, för bryggor och förbättrar tillgänglighet och resenärsmiljö. Ekerö anser att bryggor är

kostsamma och att ansvar för bryggor kräver kunskap som inte alla berörda markägare har.

Tyresö anser att fortsatt dialog och upprättande av avtal med kommuner och berörda väghållare behövs för att tydliggöra vem som ska ansvara för investeringar som behövs för att klara ökad belastning som följer av alternativ 2.

Norrtälje påpekar att utredningen omnämner att en konsekvens kan bli att Regionen önskar ingå avtal med de kommuner som berörs av nya sjötrafiklinjer vad gäller infrastrukturfrågor och kring hur samfinansiering kan ske. Norrtälje anser att det är oklart om det även gäller när nya system och linjer införs som är resurseffektiva är oklart. Norrtälje anser att en särskild satsning skulle behövas, t.ex. tillskapande av en ”bryggfond” eller liknande för att skapa långsiktig planeringstrygghet

5.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i nyttor med avtal och ser fram emot ett fortsatt arbete kring detta med kommuner, Trafikverket och andra berörda. Avtalsfrågor, ansvar för finansiering och kostnader för bryggor med mera hanteras dock inte i sjötrafikutredningen.

5.15 Intäkter och biljettsystem

5.15.1 Yttranden

Vaxholm är positiv till att skärgårdstrafiken integreras i SL-taxan, Vaxholm har länge påpekat att taxan bör förändras för att öka kollektivtrafikresandet och skapa en mer enhetlig taxa. Vaxholm anser att en och samma taxa kommer gynna näringslivet i skärgården, möjliggöra att boende i skärgården inte behöver betala dubbla taxor samt göra det enklare för turister och besökare. Utöver enhetlig taxa anser Vaxholm att det behov som dagens ö-kort tillgodoser behöver beaktas. Nacka ser fram emot kommande utredning om taxor. Österåker anser att UA2 utan SL-taxa bör beskrivas som ett eget alternativ.

5.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det med sig i det fortsatta arbetet för övervägande. Taxefrågor hanteras endast mycket översiktligt i sjötrafikutredningen.

5.16 Kostnader och samhällsnyttor

5.16.1 Yttranden

Lidingö anser att utredningen inte innehåller fakta över alternativens samhällsnytta i relation till kostnad.

Det är Vaxholms erfarenhet att samhällsekonomiska analyser har svårt att värdera komfort och dess potential, i synnerhet när det gäller sjötrafik.

5.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen instämmer i att analysverktyg inte fullt ut kan hantera sjötrafikens förutsättningar eftersom den är uppbyggd utifrån landtrafikens logik. Vidare är modeller alltid behäftade med brister.

5.17 Restider

5.17.1 Yttranden

Lidingö anser att det är en brist att sjötrafikutredningen inte redovisar hur restider och antal byten förändras i alternativ 2.

Vaxholm menar att de i jämförelse med andra ytterkommuner längre restid, i relation till avståndet, till regionkärnan. Vaxholm anser därmed att pendelbåttrafiken kan bidra till att skapa en pålitlig, radiell, stomlinje på vattnet för att möjliggöra snabbare resor.

Vaxholm anser att det går att tänka sig att minskad restid till Stockholm med pendelbåttrafik kan förändra deltidsboendes vanor och resmönster, och till följd därav behovet av kollektivtrafik på vatten. Vaxholm anser att utvecklingsmålet för en permanent pendelbåtlinje, mellan Vaxholm och Stockholm, är att möjliggöra en restid under 40 minuter.

5.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

Sjötrafikutredningen fokuserar inte på restidsskillnader mellan kommuner och regionkärnan. Det är dock uppenbart att sjötrafiken kan spela en roll i att skapa attraktiva resor och kortare restider torde attrahera fler resenärer.

5.18 Enkätundersökningen

5.18.1 Yttranden

Haninge anser att svarsfrekvensen i enkätundersökningen är låg. Vaxholm påpekar att varken deltidsboendes eller sommargästers, vilka är relativt många och spenderar delar av året i kommunen, resmönster undersökts.

5.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att svarsfrekvensen är över förväntan när det handlar om postala enkäter. Trafikförvaltningen anser att resmönster hos turister är väl kända. Deltidsboende uppger att deras säsong framförallt är under sommar och månaderna före och efter vilket innebär att de reser när trafikutbudet är större vilket kan förmodas vara en anpassning utifrån efterfrågan. Det kan därmed antas att deltidsboendes resmönster även är kända. Enkäten som riktades till fastboende på kärnöar är ett av många underlag i arbetet med sjötrafikutredningen.

5.19 Förutsättningar för resenärer

5.19.1 Yttranden

Vaxholm anser att det måste vara enkelt för sällanresenären att resa med sjötrafiken – var och hur byte ska ske måste vara enkelt och tidtabeller lättförståeliga så resenären känner sig trygg. Nacka ser fram emot kommande utredning om tidtabeller. Vaxholm påpekar att deras erfarenhet är att pendlare värderar komfort högt, förutom restiden.

Haninge anser att frågan om sömlöst resande behöver utredas mer i sjötrafikutredningen. Som utredningen är skapt idag finns varken förslag eller handlingsplan. Nacka pekar på de kvaliteter som sjötrafiken innehar vad gäller avkoppling och upplevelse.

Norrtälje meddelar att minst ca 30 öar bebodda året runt i kommunen. Exakt hur många boende det finns är belagt med ett mörkertal då många (ca ¼ av alla registrerade fritidshus) bedöms bebos större delar av året. På kommunens kärnöar bor minst 130 personer och på övriga öar drygt 100 personer. Sedan tillkommer ett antal boende på andra öar eller i vissa kustområden (med färja eller bro) där sjötrafiken beroende på tidsavstånd spelar en viktig och roll som kommunikationsmedel. Huvudfokus för kommunen är att värna om dessa fasta boendes möjligheter till resor och varuförsörjning, men det är också viktigt att det finns trafik som ger förutsättningar till dels en social hållbarhet samt till en besöksnäring.

5.19.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i detta och sjötrafikutredningen föreslår ett fortsatt arbete kring hela resan och information till resenärer. Huvudinriktningen för trafikförvaltningen är att lägga grunden i Sjötrafikutredning del 1 och därefter genomföra andra utredningar kring enskilda frågeställningar.

Trafikförvaltningen instämmer i att komfort, avkoppling och resan som upplevelse värderas högt hos resenärer i sjötrafiken.

Trafikförvaltningen noterar detta och avser komplettera sjötrafikutredningen med ytterligare underlag vad gäller olika resenärskategorier.

5.20 Turister

5.20.1 Yttranden

Ett flertal kommuner tar upp frågan kring turister och besökare i skärgården och hur de påverkas av förslag i sjötrafikutredningen.

5.20.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Besökare och turister i skärgården är en viktig resenärsgrupp. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

5.21 Besöksnäring och näringsliv

5.21.1 Yttranden

Haninge anser att det behöver gå att särskilja vad skärgårdsföretagare som är beroende av turism och fritidsboende anser om alternativen. Vaxholm påtalar att Vaxholm är ett populärt besöksmål. Tyresö utgår från att Trinntorp även fortsättningsvis trafikeras av säsongsanpassad sjötrafik för fritidsresor oavsett alternativ. Tyresö anser att Trinntorp är en viktig punkt i tillgängligheten till skärgården eftersom även busstrafik finns.

En stor del av den trafikmängd som reser med sjötrafik är sällanresenärer. Detta har stor betydelse för besöksnäringen, men även för den sociala hållbarhete. Norrtälje anser att denna resenärskategori inte gynnas av bussinslag i resor och befarar därmed att besökresor kommer minska. Norrtälje anser därför att det finns ett symbol- och besöksnäringsvärde med att ha turtrafik från Stockholm.

Norrtälje informerar om påbörjad diskussion om behovet och möjligheten av en förstudie för att utröna förutsättningarna till att kunna ”båtluffa” inom Stockholms skärgård med tydliga kopplingar till Åland, Åboland och Gotland. Goda exempel på detta finns att hämta från t.ex. Finland.

5.21.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen har haft samråd med företagare i skärgården och har erhållit värdefull kunskap genom ett stort antal remissvar. De senare samt Haninges yttrande tas med för övervägande i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen konstaterar att Trinntorp ingår i trafiknätet.

Trafikförvaltningen noterar Norrtäljes synpunkt och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Sjötrafikutredningen har kollektivtrafiken inom Stockholms län i fokus.

5.22 Miljö

5.22.1 Yttranden
Haninge anser att sjötrafikutredningens analys över utsläpp från fordon behöver inkludera mer än utsläpp från fartyg. Ekerö trycker på vikten av 100 % förnybar energi i driften år 2030, eldrift eller liknande, bland annat som följd av pendelbåtsbryggornas placering i urbana miljöer, där utsläpp och buller behöver minska. Ekerö antar att drivmedelsfrågor utreds i utredningssteg 2. Därtill vill Vaxholm lyfta att det finns ett intresse för att utveckla sjötrafiken till att bli mer hållbar, se över möjligheten att utveckla eldrivna båtar, vilket kräver att man i tidigt skede undersöker strategiska lägen för bland annat laddningsinfrastruktur

5.22.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen avser på ett översiktligt sätt hantera fordonsutsläpp i ett systemperspektiv i sjötrafikutredningen. Drivmedel för tonnaget utreds i nästa skede.

5.23 Hastighetsdispenser

5.23.1 Yttranden
Österåker instämmer i att det är en viktig fråga att ha dialog om fartdispenser eftersom detta stärker möjligheter för pendling med sjötrafik. Ekerö anser att tillåtna hastigheter för sjötrafiken behöver utredas så att inte potential går till

intet. Vaxholm instämmer i att tonnaget har en viktig roll för att förbättra restiderna i kombination med hastighetslättnader för kollektivtrafiken på farleder. Värmdö menar att restiderna både på land och till sjöss bör minskas genom framkomlighetsåtgärder på land och hastighetsdispenser till sjöss.

5.23.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och tar med sig i det fortsatta arbetet. Utredning av dispenser kommer att utredas separat. Nya fartyg utreds i kommande skeden. Framkomlighetsåtgärder på land utreds inte i sjötrafikutredningen, även om det alltid är värt att påpeka.

5.24 Övrigt

5.24.1 Yttranden
Nacka anser att det är viktigt att utveckling av Saltsjöbanan fortsätter, med nya vagnar och utbyggda mötesspår med ny turtäthet. Detta bör lyftas i utredningar såsom Åtgärdsvalsanalys Saltsjöbanan och Konsekvenser av tunnelbanans försening. Nacka pekar på detta eftersom alternativ 2 i sjötrafikutredningen framförallt påverkar Saltsjöbaden inom Nacka kommun.

Värmdö är generellt positiv till det helhetsgrepp som tas genom arbetet med sjötrafikutredningen och den dialog som sker med kommunen, föreningar och fastboende.

Österåker har genomför en enkätundersökning för de som bor helt eller delvis i skärgården eller som bara är sommargäster där. Undersökning bifogades remissvaret.

5.24.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och konstaterar att sjötrafikutredningen inte omfattar Saltsjöbanan och nya tunnelbanan varför frågorna behöver lyftas i andra sammanhang.

Trafikförvaltningen noterar detta och ser fram emot fortsatt dialog och samverkan.

Trafikförvaltningen noterar informationen från Österåker.

5.25 Avstår yttrande

5.25.1 Yttranden
Botkyrka och Nynäshamn avstår från att yttra sig över sjötrafikutredningen

5.25.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta.

6 Föreningar och intresseorganisationer

Nedan redovisas inkomna yttranden från föreningar och intresseorganisationer som på ett övergripande sätt representerar skärgården på olika sätt, samt trafikförvaltningens bemötande.

6.1 Alternativen

6.1.1 Yttranden för alternativ 1

Längre linjer är väsentliga för skärgården anser Skärgårdens trafikantförening och menar att det vore en olycka för skärgården om de försvann, vilket de menar är tanken med alternativ 2. Dessa finns i mellanskärgården där de fyller flera funktioner, och även i norra skärgården där de framförallt är uppskattade av sommargäster och turister.

6.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

6.1.2 Yttranden för alternativ 2

Skärgårdsföretagarna föredrar och förordar alternativ två; mer fokus på bastrafiken med längre trafikdygn. Att som bofast och företagare i skärgården kunna ta del av utbildning och utbud på fastlandet eller på andra öar är avgörande. Likaså möjligheten att arbeta på och/eller anställa personal från andra öar eller fastlandet.

6.1.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer att detta är andemeningen med alternativ 2 och tar med sig yttrandena i det fortsatta arbetet.

6.1.3 Övriga yttranden

Skärgårdens trafikantförening anser att utredningen är tydligt vinklad mot alternativ 2. SIKO anser inte att något av alternativ 1 eller 2 är realistiska och båda saknar helhetsperspektiv. Stockholms läns hembygdsförbund anser att resemöjligheter ska förbättras för fast- och deltidsboende samtidigt som möjligheterna inte försämras för tillfälliga besökare. Stockholms läns

hembygdsförbund anser att utredningen behöver göras om där fördelar från alternativ 1 och 2 kombineras i ett helhetsperspektiv.

6.1.3.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningens avsikt att upprätta objektiva och underbyggda utredningar och förvaltningen tar med sig kritiken i det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen noterar SIKOs och Stockholms hembygdsförenings inställning till alternativen.

6.2 Nya alternativ

6.2.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening menar att utredningen är alltför bristfällig för att utgöra grund för vägval för sjötrafiken. Komplettering med bredare analys och bättre underlag menar Skärgårdens trafikantförening är nödvändiga för detta ändamål. Skärgårdens trafikantförening instämmer i att det finns förbättringspotential vad gäller sjötrafiken, men efterfrågar ett tredje balanserat alternativ som riktar in sig på att förbättra brister samtidigt som bra delar i dagens system bibehålls.

SIKO anser inte att det är relevant att förhålla sig till sjötrafikutredningens två förslag. SIKO menar istället att det krävs ett omtag med ett helhetsperspektiv. SIKO anser att radikala förändringar av skärgårdstrafiken påskyndar skärgårdens död. Istället skulle ett semesterområde kvarstå under några veckor per år. SIKO anser att trafikförvaltningen bör ta ett rejält omtag, ta det bästa ur dagens sjötrafik och de båda alternativen och återkomma med förslag på lösningar som betraktar skärgårdstrafiken ur ett helhetsperspektiv.

Nya lösningar behöver enligt SIKO utgå från en önskan om en, året runt, levande skärgård och som tar hänsyn till alla de behov som fast-, deltids- och fritidsboende, skärgårdens besökare och näringslivet, har. Norra-, mellersta- och södra skärgårdens olika geografi och trafikbehov bör särskilt beaktas menar SIKO.

Stockholms läns hembygdsförening anser att ett nytt alternativ behöver utarbetas som tar positiva aspekter från alternativ 1 och 2 och sammanför dem.

6.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess.

6.3 Utredningsbrister

6.3.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening anser att sjötrafikutredningen har avgörande brister och att den baseras på otillräckliga underlag. Skärgårdens trafikantförening anser att utredningen har en oklar status och erfar att flera politiska partigrupper i regionen inte känt till remissärendet. Vidare anses sjötrafiken i för stor utsträckning planeras på samma sätt som busstrafik i utredningen.

Stadsutvecklarna i Värtahamnen ser en risk att behovet av resande med kollektivtrafik på vatten underskattas.

6.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen beklagar att trafikantföreningen upplever detta vad gäller sjötrafikutredningen och tillhörande underlag. Det är trafikförvaltningens avsikt att arbeta vidare med utredningen och överväga kompletteringar och fortsatta analyser. Detta har delvis skett genom att inarbeta justeringar utifrån remissen och det görs även genom nya samråd med intressenter.

Sjötrafikutredningens har status som en tidig utredning inom regionens process för utredningar. Utredningen har genomgått förankringssteg, exempelvis genom ett informationsärende i trafiknämnden i december 2019.

Trafikförvaltningen instämmer inte i Stadsutvecklarna i Värtahamnen riskanalys utan ser stor potential i sjötrafiken som en del i kollektivtrafiksystemet i regionen, på rätt platser.

6.4 Pendelbåttrafik

6.4.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer

Stadsutvecklarna i Värtahamnen anser att det finns framtida behov vad gäller utökning av linjer, turtäthet och hållplatser i stadsdelen.

6.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar önskemålen och hänvisar dem till de årliga trafikförändringsprocesserna. Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla ytterligare förslag i form av sjötrafiklinjer i Värtaområdet.

6.5 Bastrafik

6.5.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening instämmer i att bastrafiken på vissa håll har utvecklingsbehov. SIKO framför att ett krav är att på RUFS-trafiken får en bastrafik med samma tidtabell alla veckodagar, året runt. Det skapar möjligheter för regelbunden pendling till och från kärnöarna och mellanliggande bryggor. Prioritet anser SIKO och Skärgårdens trafikantförening är att ha snabb och smidig trafik som tar skolbarn och pendlare till skola och jobb från öarna och anställda ut till öarna.
SIKO anser att sjöförbindelser med regioncentrum är en del av bastrafiken, om än inte nödvändigtvis med daglig trafik, dock året runt.

Skärgårdsföretagarna anser att längre trafikdygn är oerhört viktigt för att området ska vara attraktivt för både företagare och fastboende. Att som idag diskrimineras från möjligheten att delta i utbildning, arbete och aktiviteter är ett av de största hoten och bidrar i högsta grad till avfolkningen. Enligt våra erfarenheter är detta det som varit avgörande när de som flyttar tillfrågas om varför de väljer att lämna skärgården.

Stockholms läns hembygdsförbund anser att det är viktigt att på RUFS-traderna få en bastrafik med samma tidtabell alla veckodagar, året runt. Det skapar möjligheter för regelbunden pendling till och från kärnöarna och mellanliggande bryggor.

6.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningens avsikt med sjötrafikutredningen att föreslå sjötrafik som motsvarar behoven, där bastrafiken spelar en central roll.
Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. En av trafikförvaltningens målsättningar med sjötrafikutredningen är att finna sätt att förlänga trafikdygnet för fastboende på kärnöar.

6.6 Långlinjer

6.6.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening anser att båtresan som en del i skärgårdsbesöket saknas som parameter i utredningen. SIKO anser att besöksnäringen, som är viktig för bofasta som en näring, är beroende av att resan till öar även långt ut i skärgården kan göras som en trevlig upplevelse i sig. Trafik från Stockholms city ut i skärgården är enligt SIKO avgörande för turismen i skärgården.

SIKO anser att långlinjer till Stockholm är ett behov vid arbetsförhållanden där distansarbete kombineras med mötesdagar. Mötesdagarna väljer man långlinjer till stan så att man kan jobba under resan. SIKO påpekar att resor i sjötrafiken till Stockholms city ofta används till arbete. SIKO påpekar att obrutna resor i sjötrafiken till Stockholm city är attraktiva för äldre, funktionshindrade och barnfamiljer.

SIKO anser alternativet att åka båt till och från stan ska finnas kvar. Resan med buss 434 till replipunkten Sollenkroka har 62 hållplatser och är tidskrävande plus har begränsad kapacitet för bagage och barnvagnar.

6.6.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten kring långlinjerna vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Fokus för trafikförvaltningen är att tillhanda regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten.

6.7 Nya fartyg

6.7.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening instämmer i att utredningen pekar på ett viktigt vägval för sjötrafiken eftersom anskaffning av nytt tonnage kommer sätta försättningar för trafiken utifrån hur tillkommande fartygstyper är beskaffade.

SIKO upplever det som anmärkningsvärt att en del av regionens fartyg faller för åldersstrecket efter 25 år där det i nyligen genomförd upphandling inkluderat fartyg som är mer än 50 år gamla.

SIKO anser att en kontinuerlig åldersförlängning av befintlig flotta kombinerad med en framtida, klok upphandling som möjliggör för marknadens aktörer att investera i nya fartyg är mer relevant. Detta skulle, menar SIKO, avlasta Regionens investeringsbehov och kunna påskynda utvecklingen av mer miljövänliga och tillgänglighetsanpassade fartyg.

SIKO anser att en utomstående utredning om en framtida skärgårdsflotta, med tydliga tillgänglighets- och miljödirektiv, snarast bör tillsättas.

SIKO anser att det behövs båtar anpassade för trad, bryggor och reseströmmar.

6.7.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen tar med sig yttrandena i arbetet med kommande skede där fartygen hanteras och ser fram emot fortsatt samverkan med intresseorganisationer med flera. Anskaffning och ägandeformer kommer också utredas i kommande skede.

Trafikförvaltningen instämmer i att krav vad gäller tillgänglighet och miljö är viktigt, detsamma gäller fartyg anpassade utifrån trafikområde och trafikuppgift.

6.8 Trafikplanering

6.8.1 Yttranden

SIKO anser att det ska vara samma turlista varje dag, året runt.

SIKO anser att möjligheter att även kunna göra kortare uppehåll på fastlandet är viktiga. Att åka till tandläkaren, handla i den lokala butiken på fastlandet, vara med på ett gympapass eller hämta eller lämna barn förskolan, ska inte behöva ta en hel dag i anspråk. Det offentligas behov av att komma ut på öarna med till exempel hemtjänstbesök o s v är också viktigt och kan på så vis underlättas.

SIKO påtalar att Runmarö är en utpräglad ”pendlarö” och behöver nuvarande trafiktäthet. Dock behöver passning till buss förbättras.

6.8.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningens avsikt med sjötrafikutredningen att föreslå sjötrafik som motsvarar behoven, där bastrafiken spelar en central roll. Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. En av trafikförvaltningens målsättningar med sjötrafikutredningen är att finna sätt att förlänga trafikdygnet för fastboende på kärnöar.

Trafikförvaltningen instämmer i att passning inom kollektivtrafiken är en viktig fråga. Sjötrafikutredningen kommer inte att utreda detta i detalj. Konkreta kortsiktiga frågor hänvisas till de årliga trafikförändringarna.

6.9 Packning och bagage

6.9.1 Yttranden

SIKO menar att en resenär i skärgårdstrafiken ofta medför en helt annan typ av bagage än den vanlige kollektivresenären. Ryggsäck, kylväska och en

”dramaten” är standard. Därför måste de bussar och spårbunden trafik till replipunkterna anpassas för att kunna medföra relevant bagage, rollatorer och barnvagnar.

6.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen instämmer i att bagagefrågan skiljer ut sig från övrig kollektivtrafik. Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla förslag på anpassningar av buss- och spårfordon.

6.10 Godstransporter

6.10.1 Yttranden
Skärgårdens trafikantförening och SIKO anser att sjötrafikutredningen behöver innehålla godstrafiken som genomförs av Waxholmsbolaget.

6.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

6.11 Kommersiell kollektivtrafik

6.11.1 Yttranden
SIKO anser att regionen bör överväga att överlämna mer av säsongsbunden turisttrafik till kommersiella aktörer. Genom att göra detta menar SIKO att det frigörs resurser till RUFS-trafiken (bastrafiken).

6.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen gör bedömningar och avvägningar kring förhållanden mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik i trafikförsörjningsprogrammet samt i samband med trafikupphandlingar då den allmänna trafikpliktens omfattning utreds. Inom sjötrafikutredningen görs inte sådana bedömningar.

Fritt inträde på kollektivtrafikmarknaden råder och kommersiella aktörer kan anmäla och starta upp trafik på kommersiell basis när de så önskar. I sådana processer är det en fördel att samråda med trafikförvaltningen som är regional kollektivtrafikmyndighet.

6.12 Vägnät och replipunkter

6.12.1 Yttranden

SIKO instämmer i att bättre, snabbare och mer frekvent trafik i skärgården är attraktivt. Det kräver dock enligt SIKO även satsningar på vägar och landbaserad kollektivtrafik till replipunkter. Vidare menar SIKO att det krävs ökad standard på replipunkterna med fler parkeringsplatser och båtplatser, möjlighet till laddning av elfordon, uppvärmda väntsalar, toaletter och informationssystem.

SIKO menar att krav och behov för landinfrastruktur och dess ekonomiska konsekvenser för Regionen och skärgårdskommunerna måste övervägas och kvantifieras som en del av en ny helhetsstrategi för skärgårdstrafiken.

6.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

Sjötrafikutredningen kommer inte innehålla förslag på ansvars- och kostnadsfördelningar för åtgärder, eller faktiska åtgärder, inom replipunkterna eller vägnätet. Detta behöver hanteras i kommande skeden och även i andra sammanhang.

6.13 Bryggor och bytespunkter

6.13.1 Yttranden specifika bryggor nuläge

Stadsutvecklarna i Värtahamnen anser att linje 80:s hållplats vid Frihamnen bör flyttas för att komma närmare den växande stadsdelen.

6.13.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar önskemål om ändrad trafikering och hänvisar dem till de årliga trafikförändringsprocesserna.

6.13.2 Yttranden specifika bryggor framtid

Stadsutvecklarna i Värtahamnen anser vidare att fler analyser av bytespunkter mellan kollektivtrafik på land och till sjöss behöver utredas

6.13.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Inom ramen för sjötrafikutredning del 1 utreds dock sjötrafiken på ett övergripande plan vad gäller nya bytespunkter.

6.14 Regional utveckling

6.14.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening menar att regionen ska ta ett bredare ansvar för Stockholm som sjöfartsstad, för den regionala utvecklingen i skärgården och inte föreslå en utarmning av sjötrafiken som riktas mot besökare.

6.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen delar ansvaret för regionens utveckling med ett flertal andra aktörer där trafikförvaltningens fokus är att tillhanda regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten.

6.15 Skärgårdens förutsättningar

6.15.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening och Stockholms läns hembygdsförening påpekar att förutsättningarna skiljer sig åt mellan skärgårdens olika delar, norr, mellan och söder.

6.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i synpunkten och tar den vidare i det fortsatta arbetet.

6.16 Enkätundersökningen

6.16.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening anser att enkäten till fastboende på kärnöar inte är ett representativt underlag. Svarsfrekvensen anses låg och frågorna vinklade. En enkät anses inte kunna motsvara en faktisk dialog. SIKO anser att det är anmärkningsvärt att enkätsvaren används för att dra slutsatsen att skärgården föredrar alternativ 2.

Skärgårdens trafikantförening och SIKO menar att enkätsvaren inte är tillräckliga som beslutsunderlag vad gäller kombinationsresor sjö och land eftersom de fastboende i svar anges använda bil samt även egen båt. Sammantaget underkänner SIKO enkätundersökningen i sin helhet.

SIKO anser vidare att unga, deltidsboende besökare, näringsliv och fritidsboende borde beaktas.

6.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Enkäten ska inte ses som en motsvarighet till dialog. Trafikförvaltningen kan inte föra dialog med berörd allmänhet på ett effektivt sätt, därav valet att

genomföra enkätundersökning. Det är inte trafikförvaltningens avsikt att använda enkätsvaren som representativa för alla resenärer i skärgårdstrafiken. Trafikförvaltningen instämmer inte i att enkäten är vinklad och anser vidare att svarsfrekvensen är god utifrån vad som normalt är fallet vid enkätundersökningar. Enkäten som riktades till fastboende på kärnöar är ett av många underlag i arbetet med sjötrafikutredningen.

6.17 Förutsättningar för resenärer

6.17.1 Yttranden

Funktionsrätt påpekar att särskild hänsyn ska tas till resenärer med funktionsvariationer utifrån mänskliga rättigheter för alla medborgare. Under 2021 kommer EU:s nya funktionsrättsstrategi att börja gälla och denna bör vara utgångspunkt för fortsatt arbete med sjötrafikutredningen och kommande arbete.

För att säkerställa att resenärer med funktionsvariationer beaktas anser Funktionsrätt att sjötrafikutredning del 1 kompletteras med ett eget avsnitt som berör dessa frågor, samt att en funktionsrättsbeskrivning upprättas.

SIKO anser att tillgänglighetsanpassade fartyg ska vara standard. SIKO är medvetna om att kraven finns vid upphandlingar av trafikutövare, men ser också att till exempel Möjatraden ofta trafikeras av båtar som inte uppfyller tillgänglighetskrav.

6.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Nya fartyg kommer utredas i nästa skede och trafikförvaltningen instämmer i att krav vad gäller tillgänglighet genomgående är viktigt, oavsett utredningssteg.

Det är trafikförvaltningens bedömning att tillgänglighet omhändertas genom att tillämpa de riktlinjer som finns upprättade av förvaltningen, varför en särskild beskrivning inte kommer att upprättas i detta skede. Kommande samråd föreslås genomföras när fartygsskedet är påbörjat.

6.18 Deltidsboende

6.18.1 Yttranden

SIKO och Skärgårdens trafikantförening anser att deltidsboende är viktiga för handlare och näringsliv i skärgården varför de bör ingå i sjötrafikutredningen på ett tydligare sätt.

SIKO anser inte att sjötrafikutredningen berör trafik under perioder av is.

6.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att deltidsboende är en viktig del av skärgårdsresenärerna som bidrar till näringslivet i skärgården. Trafikförvaltningen anser att deltidsboende hanteras i utredningen trots att de inte mottog enkätundersökningen, gruppens behov kan bland annat utläsas av dagens trafikupplägg.

Trafikförvaltningen avser komplettera utredningen med översiktliga karaktäristiska och förutsättningar för skärgården.

6.19 Turister

6.19.1 Yttranden

SIKO påtalar den tillkommande parametern för Nämdötrafiken; Nämdö som Nationalpark och biosfärområde, vilket kommer att medföra ökat tryck på bra kommunikationer.

Sommargäster och turister har inte tillfrågats vilket Skärgårdens trafikantförening anser är en brist. De förutsättningar med bagage etc som gäller denna kategori resenärer har inte belysts, vad gäller kombinationsresor buss och båt. Dessa befaras istället använda bil till fastlandsbryggor med trängsel med mera som följd.

6.19.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar informationen och anser att sjötrafiken oavsett alternativ torde kunna erbjuda utbud av trafik för besöksmålet.

Trafikförvaltningen anser att kunskapsläget kring sommargäster och turister är gott. Därmed har befintlig kunskap använts i arbetet med sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen tar dock med sig synpunkterna om bagage och kombinationsresor samt om eventuella påfrestningar på vägnätet i det fortsatta arbetet.

6.20 Besöksnäring och näringsliv

6.20.1 Yttranden

Skärgårdens trafikantförening instämmer inte i utredningens bedömning i att skärgården som besöksmål även stärks i alternativ 2 och anser inte sig inte kunna se att samråd med näringsidkare har genomförts.

SIKO anser att säsongen sommar bör vara maj – september. Vidare efterfrågas framförhållning i turlisteinformationen för att underlätta för besöksnäringen.

Stockholms läns hembygdsförening anser att linjer från centrala Stockholm till skärgården är centrala för besöksnäringen.

6.20.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

Trafikförvaltningen noterar önskemålen om turlistor, frågorna kommer endast översiktligt hanteras i sjötrafikutredningen, och hänvisas till andra forum.

6.21 Miljö

6.21.1 Yttranden
Skärgårdsföretagarna anser att det är viktigt att framtidens fartyg som ska trafikera skärgården är moderna och energieffektiva, gärna el- eller bränslecellsdrivna för att minska de emissioner som fartygen ger upphov till.

6.21.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen tar med sig synpunkterna till nästa utredningssteg då utformning och drivmedel för fartygen ska utredas.

6.22 Övrigt

6.22.1 Yttranden
Stadsutvecklarna i Värtahamnen har förhoppningen att även Spårväg City kommer att trafikera stadsdelen efter år 2025.

SIKO hävdar att Waxholmsbolaget fortsatt ska vara varumärket för skärgårdstrafiken eftersom det är ett uppskattat varumärke som är synonymt med skärgården och dess sjötrafik.

SIKO ställer sig till förfogande för att mer aktivt involveras i processen med att utveckla Regionens kollektivtrafik till sjöss.

Stadsutvecklarna i Värtahamnen anser att de framöver bör vara en intressent i det fortsatta arbetet med kollektivtrafikplanering.

6.22.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Sjötrafikutredningen hanterar inte Spårväg city.

Trafikförvaltningen instämmer i att Waxholmsbolaget är ett starkt varumärke.

Trafikförvaltningen noterar detta och välkomnar fortsatta samråd om sjötrafik.

7 Allmänhet och samfälligheter

Nedan sammanställs och bemöts synpunkter från allmänhet och ett antal olika föreningar, samhälligheter och liknande. Åtskilliga av synpunkterna är snarlika och berör samma frågor varför de sammanfattas i de fall där det visat sig lämpligt. I vissa fall anges aktör som avgett yttrande medan i andra fall presenteras flera aktörers synpunkter samlat. Förteckning över samtliga som yttrat sig är sammanställt i kapitel 8.

7.1 Alternativen

Den allmänhet och de samfälligheter/föreningar som inkommit med remissvar vänder sig i princip uteslutande mot alternativ 2 i sjötrafikutredningen och anser att dagens trafik fortsatt ska bedrivas som den är. Som skäl anges att sjötrafikutredningen inte anses ta hand om alla resenärers behov genom att föreslå alternativ 2 utan försämra resmöjligheter för en majoritet av resenärerna. Kritik riktas mot utredningen som uppfattas vara vinklad mot alternativ 2 och bygga slutsatser på ogrundande förhoppningar. Det uppfattas som att utredningen endast föreslår sjötrafik till kärnöar. Remissyttrandena anför att sjötrafikutredningen inte kan utgöra grund för att fatta beslut om framtidens sjötrafik i skärgården.

7.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt. Trafikförvaltningen bedömer att sjötrafikutredningen behöver kompletteras och utvecklas i vissa avseenden i det kommande arbetet.

7.2 Nya alternativ

7.2.1 Yttranden

Bland allmänhetens och samfälligheternas yttranden finns förslag på lösningar av skärgårdstrafiken som föreslås ersätta eller komplettera alternativ 1 och/eller 2. Det lyfts också övergripande att trafiken inte nödvändigtvis behöver göras om från grunden utan istället optimeras utifrån rådande läge. Eftersom det uppfattas som att alternativ 2, och även i vissa fall även alternativ 1, inte motsvarar resenärernas behov fullt ut menar yttrandena att nya alternativ behöver fungera för fastboende, deltidsboende och besökare.

Ett förbättringsförslag som pekas på är att större fartyg trafikerar långlinjer från Strömkajen och angör strategiska bryggor där omstigning till mindre fartyg kan ske. En bytespunkt på Grinda för byte båt-båt förelås. Även Vaxholm föreslås som omstigningsplats båt-båt särskilt under lågtrafikperioder.

7.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess.

7.3 Utredningsbrister

7.3.1 Yttranden
Ett antal privatpersoner och samfälligheter lyfter olika utredningsbrister (exempelvis privatperson 4, 7, 8, 10, 14, 18, 20). En brist som tas upp är fokus på kärnöar, det borde istället vara alla öar som är i fokus. Allt för stor vikt har lagts vid de fastboende är också en genomgående synpunkt, hantering av deltidsboende och besökare saknas. En separat miljöbedömning lyfts som något som borde upprättas. Några av synpunkterna gör gällande att utredningen har så pass stora brister att den inte fungerar som beslutsunderlag.

7.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar synpunkterna.

Trafikförvaltningen har utgått från struktur i RUFS 2050 för sjötrafikutredningens övergripande trafikkoncept och anser att detta är ändamålsenligt. Trafikförvaltningen menar att fokus på kärnöar och replipunkter inte innebär att andra öar inte kommer ingå i ett framtida trafiksystem, inte heller att dessa resenärer är bortglömda. En stor del av öarna i skärgården som trafikeras ingår i linjer som berör replipunkter och kärnöar.

Vad gäller synpunkter på redovisning av statistik tas detta med i det fortsatta arbetet ifall det finns behov av förtydliganden. En separat miljöbedömning kommer inte upprättas inom ramen för sjötrafikutredning del 1.

7.4 Skärgårdens förutsättningar

7.4.1 Yttranden
Flera yttranden har inkommit som anger att skärgården inte är en homogen enhet vilket därmed kräver anpassad trafik. De lokala förhållandena mellan norra-, mellersta- och södra skärgården måste beaktas. Det anförs att sjötrafikutredningen behöver titta mera på de förutsättningar som råder för en

livskraftig skärgård där man kan bo, verka och leva både permanent och på deltid.

7.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen instämmer i synpunkten att skärgården har olika delregionala karaktärer och tar detta vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

7.5 Pendelbåttrafik

7.5.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer
Ett fåtal privatpersoner kommenterar pendelbåttrafiken. Satsningarna välkomnas men det anser att denna trafik ska vara sammanhållen med skärgårdstrafiken. Vidare lyfts risker med att pendelbåtlinjer inte kommer ha plats för deltids- och fritidsboende samt turister om de används av stora skaror arbetspendlare

7.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta och avser fortsatt hantera kollektivtrafiken i ett systemperspektiv. Kapacitetsbrister och trängsel behöver hanteras när det uppstår, kollektivtrafiken planeras utifrån att ha plats för resenärerna.

7.5.2 Yttranden befintliga pendelbåtlinjer
En privatperson är missnöjda med försökstrafik såsom linje 83 och 83x utifrån att fartyg som trafikerar linjen är omoderna och bristfälliga vad gäller tillgänglighet. Vidare anses det oacceptabelt att betala biljett mellan Vaxholm och Strömkajen på linjen och det anses finnas en risk att bli nekade att ta med bagage på linje.

7.5.2.1 Trafikförvaltningens bemötande
Kortsiktiga frågor med bäring på dagens trafik, eller trafik som införs i närtid, hänvisas till processen för de årliga trafikförändringarna.

7.6 Skärgårdstrafik

7.6.1 Yttranden
En privatperson anser att sjötrafiken har många basbehov att fylla; vara tillgänglig, underlätta för fastboende, fritids- och deltidsboende samt bidra till turism. Privatpersonen menar att sjötrafikutredningen inte adresserar de behoven på ett tillfredsställande sätt.

7.6.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att skärgårdstrafiken har många uppgifter att hantera och anser att detta hanteras i sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen välkomnar förbättringsförslagen.

7.7 Långlinjer

7.7.1 Yttranden

I princip samtliga yttranden inkomna inom denna indelning har synpunkter på sjötrafik till och från Strömkajen. Denna anses behöva vara kvar utifrån flera skäl. Trafiken beskrivs som viktig för deltidsboende, fastboende, besökare och turister. Linjerna beskrivs som kärnan i Waxholmsbolagets trafik och erbjuda attraktiva resor till skärgården, där resan i sig är en upplevelse. Bytesmöjligheter till kollektivtrafik på land beskrivs som god. Arbetstid kan fördelas till obrutna resor på fartygen. Att ta bort eller kraftigt minska denna trafik anses av de som yttrat sig som oacceptabelt.

7.7.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Pendelbåtlinjer till Vaxholm kan exempelvis utökas och möjliggöra byte till andra sjötrafiklinjer för resor längre ut i skärgården. Fokus för trafikförvaltningen är att tillhanda regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten och även detta tillgängliggör skärgården genom kombinationsresor båt-båt och buss-båt.

7.8 Bastrafik

7.8.1 Yttranden

Privatperson 12 tillstyrker att en attraktiv bastrafik utformad så att fastboende kan nå service på fastlandet är väldigt viktigt liksom att underlätta kopplingar mellan öar. Privatperson 12 befarar att sjötrafiken till Boda försämras i alternativ 2 vilket privatperson 12 motsätter sig.

Utö kontakt- och intresseförening anser att strukturen på sjötrafik mellan Utö och Årsta brygga är rimlig. Och önskar behålla minst dagens nivå på turtäthet under alla årstider. Utö instämmer i SIKOs remissvar vad gäller behovet av en basturlista där t.ex. morgon- och kvällsturer har samma avgångs- och ankomsttider året om.

Svartsö by samfällighets AB (Svartsö) ser en risk att alternativ 2 innebär att trafikförvaltningen enbart kommer att svara för bastrafiken mellan replipunkterna och öarna. Resandet från Stockholm kommer då att hanteras av kommersiella aktörer och då enbart under de delar av året som sådan trafik är lönsam.

Svartsö anser att om en god trafikförsörjning till öarna från centrala Stockholm ska kunna upprätthållas året runt, även utanför den absoluta högsäsongen, krävs det att trafikförvaltningen har ett samlat ansvar för trafiken och för att den bedrivs i en nära samverkan med övriga trafikaktörer.

7.8.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningens avsikt med sjötrafikutredningen att föreslå sjötrafik som motsvarar behoven, där bastrafiken spelar en central roll. Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. En av trafikförvaltningens målsättningar med sjötrafikutredningen är att finna sätt att förlänga trafikdygnet för fastboende på kärnöar.

7.9 Nya fartyg

7.9.1 Yttranden

Några remissvar tar upp frågan om fortsatt isbrytande förmåga hos fartygen som trafikerar skärgården. Vidare lyfts frågan om att kunna ta med sig cykel på fartygen.

7.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Nya fartyg utreds kommande skeden. Vintertrafik och isgående tonnage är en förutsättning även i framtidens skärgård.

7.10 Trafikplanering

7.10.1 Yttranden

Ett antal yttranden lyfter frågor kring trafikplanering till specifika öar och bryggor eller linjer. Fler turer, längre säsong och linjer till besöksmål lyfts som behov. Ett yttrande har inkommit som består av en trafik- och tonnageutredning för skärgården.

7.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Trafikförvaltningen vill påpeka att sjötrafikutredningen kommer innehålla övergripande förslag på trafiklösningar.

Kortsiktiga frågor med bäring på dagens trafik, eller trafik som införs i närtid, hänvisas till processen för de årliga trafikförändringarna.

7.11 Godstransporter

7.11.1 Yttranden

Föreningar kopplade till Utö och Möjaskärgården lyfter godsfrågor, dels att dessa behöver hanteras i utredningen och dels att det finns fördelar med separata gods- respektive passagerarfartyg. Motsatt lyfts också att godsfrågorna anses behöva hanteras genom godsfärjor, mindre godsbåtar och gods på passagerarfartyg.

7.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1.

7.12 Kulturhistoria och kulturhistoriska fartyg

7.12.1 Yttranden

Privatperson 5 anser att Waxholmsbolagets fartyg är en stolthet för Stockholm och ett kulturarv. Sjötrafikutredningen borde inte ändra förutsättningarna för detta eftersom privatperson 5 anser att utredningen är bristfällig.

7.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Det är trafikförvaltningen avsikt att, oavsett alternativ, trafikera Stockholm med fartyg från Waxholmsbolaget, däribland de kulturhistoriska fartygen.

7.13 Kommersiell kollektivtrafik

7.13.1 Yttranden

Två privatpersoner anser att kollektivtrafikmyndigheters sjötrafik har fördelar jämfört med kommersiell anordnad sådan. Framförallt möjligheten att resa till olika destinationer inom ett trafiknät lyfts fram som en fördel relativt kommersiella aktörers ofta mer smala utbud. En privatperson gör gällande att alternativ 2 kommer medföra att resande överförs till kommersiell trafik.

7.13.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att det finns fördelar att bedriva kollektivtrafik i ett större system med trafik på årsbasis. Det finns också kategorier av resor där kommersiella utövare kan spela en roll. Avvägningar mellan upphandlad och kommersiell sjötrafik hanteras inte inom sjötrafikutredningen.

7.14 Packning och bagage

7.14.1 Yttranden

Ett flertal yttranden från allmänhet (exempelvis privatperson 3, 5, 6,18, 19 och 21) berör frågor kring packning som är nödvändig att ha med till deltidsboende och fritidshus. Synpunkterna påpekar att fartyg och bussar (och spårfordon) har olika förutsättningar att erbjuda plats för barnvagnar, rollatorer, dragkärror/dramaten, skrymmande bagage, nödvändigheter för husrenoveringar med mera. Det lyfts att exempelvis bensin och gasol inte får medtas i kollektivtrafiken, förutom under ordnade former i sjötrafiken.

7.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och översiktlig hantering.

Trafikförvaltningen instämmer i att bagagefrågan skiljer ut sig från övrig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att busstrafiken allt som oftast har en högre turtäthet vilket medför fler resealternativ vilken kan medföra att resor sprider ut sig över dygnet och därmed även belastning i enskilda bussfordon. Vidare vill trafikförvaltningen påpeka att det finn utrymme för ett mindre antal rollatorer och barnvagnar per buss. Bagagemöjligheter finns också, även om det är i en mindre skala. Lågt insteg underlättar för byten för resenärer med särskilda behov samt sådana med packning.

7.15 Vägnät och replipunkter

7.15.1 Yttranden

Ett flertal av yttranden från allmänhet och samfälligheter med mera lyfter problematik kring alternativ 2 och kapacitet och standard hos replipunkter och vägnät. Alternativet bedöms medföra ökad buss- och biltrafik på vägar med trängsel och klimateffekter som följd. Vidare anses det behövas mer parkeringsplatser vid replipunkterna samt en allmän standardhöjning samt ökad service till resenärer. De här frågorna anser de som yttrat sig inte hanteras på ett tillräckligt utförligt sätt i utredningen.

7.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik. Faktiska åtgärder inom vägsystem och inom replipunkter behöver dock hanteras i andra sammanhang och i samverkan mellan flera aktörer eftersom rådighetsbilden är spridd.

7.16 Busstrafik och byten

7.16.1 Yttranden

Flera privatpersoner har inkommit med yttranden som berör busstrafik och byten inom en resa i kollektivtrafiken. Sammantaget anses det i yttrandena bli mindre attraktivt att behöva genomföra kombinationsresor. Frågor om packning och bagage (se delkapitel kring de frågorna) och kopplingen till bussfordons utformning. Införandet av mer behov av kombinationsresor buss-båt anses medföra dagens attraktiva resor med långlinjer ersätts med omständliga resor i buss med hög trängsel och längre restider. Oro över passning mellan lika linjer lyfts. Sammantaget görs bedömningen att kollektivtrafikens andel sjunker och privatbilismen ökar.

7.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och översiktlig hantering.

Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att busstrafiken allt som oftast har en högre turtäthet vilket medför fler resealternativ vilken kan medföra att resor sprider ut sig över dygnet och därmed även belastning i enskilda bussfordon. Det är trafikförvaltningens uppdrag att tillhandahålla kollektivtrafik på land och på vatten i ett sammanhållet system. Busstrafiken inom regionen har en hög tillgänglighetsanpassning och trafiken planeras för passning mellan linjer där så krävs.

7.17 Bryggor och bytespunkter

7.17.1 Yttranden

En privatperson informerar om att det är svårt att få bygglov för bryggor.

7.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta.

7.17.2 Yttranden specifika bryggor nuläge

Två föreningar har inkommit med yttranden kring bryggor i skärgården.
Det efterfrågas en standard kring passagerartrafik och godstransporter kopplat till bryggorna så att ombord- och avstigning samt lastning och lossning kan ske på ett effektivt och säkert sätt. Vidare anses det behövas analys kring vad som händer om efterfrågad standard hos en brygga inte kan hållas.

Det anförs att stora investeringsbehov föreligger, som är svåra att bära för en liten förening och det anses inte rimligt att föreningar ställs inför

investeringskrav för dess infrastruktur som följd av förslag i sjötrafikutredningen. Sådana åtgärder borde enligt föreningen vara en regional angelägenhet, och föreningarna bör sköta löpande underhåll av bryggor och lastområden, som en del av föreningens vägnät.

Det önskas att utredningen kompletteras med en analys av riskerna avseende säkerhet, ekonomiska och sociala konsekvenser om bryggor på kärnöar inte kan underhållas på rätt sätt innan sjötrafikutredningen kan användas som beslutsunderlag. Det är centralt för föreningen att veta vad som händer om Waxholmsbolaget eller godstransporter av säkerhets- eller andra skäl inte kan angöra öns bryggor.

Det påpekas att bryggor inte enbart används av sjötrafik utan ibland även för gods, återvinning, sopor och renhållning.

7.17.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar att bryggfrågor ofta är komplexa och att bryggor används för mer än kollektivtrafik.

Trafikförvaltningen har inte för avsikt att genomföra en sådan inventering om relation standard hos bryggor och trafikering inom ramen för sjötrafikutredningen. Sjötrafikutredningen hanterar inte heller ansvarsfördelning mellan olika aktörer. Det gör inte heller avtalsfrågor, ansvar för finansiering och kostnader för bryggor med mera.

Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med att uppdatera riktlinjer för trafikbryggor.

7.17.3 Yttranden specifika bryggor framtid

Privatperson 12 anser att ny föreslagen replipunkt vid Österskär vid Roslagsbanan är bra och kommer göra att människor i Roslagsbanans upptagningsområde kan kombinera spårburen trafik med sjöburen.

7.17.3.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet.

7.18 Intäkter och biljettsystem

7.18.1 Yttranden

En privatperson anser att det är en sanning med modifikation att det bedöms medföra billigare resor om SL-taxa införs eftersom länstrafiken bekostas med skattemedel.

7.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Kollektivtrafik inom varumärket Waxholmsbolaget bedrivs med offentliga medel via regionskatten, precis som kollektivtrafiken inom varumärket SL. Prisnivåer utreds inte inom sjötrafikutredningen.

7.19 Kostnader och samhällsnyttor

7.19.1 Yttranden

Några privatpersoner (11 och 20) saknar en redogörelse för det ekonomiska värde och de arbetstillfällen som turismen i och kring skärgården står för och hur detta skulle påverkas av alternativ två. Vidare påpekas att utredningen saknar en ekonomisk beräkning av alternativ två (både i uppbyggnad och i drift) och menar att utan detta är det inte möjligt att göra en underbyggd jämförelse mellan de två alternativen.

Det anses olyckligt att jämföra kostnader mellan skärgårdstrafiken och annan kollektivtrafik. Den andra kollektivtrafiken syftar till att minska bilresandet i regionen medan skärgårdstrafiken är det enda alternativ till resor som finns i skärgården. Vidare anses inte skärgårdstrafiken behöva utsättas för besparingar med skälet att skärgårdstrafiken är kostsam per resenär.

7.19.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Utredningen avses kompletteras med ekonomiska analyser. Investeringskostnader hanteras i nästa skede.

Trafikförvaltningen hanterar inte bedömningar av ekonomiskt värde vad gäller arbetstillfällen. Trafikförvaltningen anser att det är värdefullt med ekonomiska jämförelser, det är dock viktigt att inse skillnader mellan trafikslag. Vad gäller att jämföra kollektivtrafikslag mellan varandra konstaterar trafikförvaltningen att trafiken ska planeras som ett system snarare än separeras. Därmed inte sagt att det finns uppenbara skillnader mellan exempelvis glesbygd på land samt glesbygd på öar. Särskilt sådana öar utan offentligt finansierad väginfrastruktur för förbindelse med exempelvis fastlandet.

7.20 Restider

7.20.1 Yttranden

Ett antal privatpersoner och föreningar/samfälligheter (privatpersoner 4, 5, 10,11, 16, 21 och tre föreningar) anför att restider i alternativ 2 kommer att öka och att sjötrafikutredningen inte analyserar detta på ett tillfredsställande sätt. Omständliga omvägar befaras uppstå. Ökad privatbilism befaras uppstå vid ett genomförande av alternativ 2.

7.20.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt. Byten båt-båt och buss-båt kommer vara möjliga.

7.21 Enkätundersökningen

7.21.1 Yttranden

Närapå samtliga yttranden från allmänhet och föreningar/samfälligheter har synpunkter på enkätundersökningen som är genomförd inom ramen för sjötrafikutredningen. Urvalet anses snävt, diskriminera unga, svarsfrekvens låg, frågor ledande och enkäten i stort som felutformad. Vidare anses inte en enkätundersökning kunna motsvara dialog med enskilda och med civilsamhället. Sammantaget anser de som yttrat sig att enkätundersökningen inte kan fungera som ett beslutsunderlag, framförallt kopplat till alternativ 2.

Skäl till detta anförs vara att respondenterna i enkätundersökningen utgör en allt för liten del av resenärerna i skärgårdstrafiken. Kritik mot att enkäten inte inkluderar alla fastboende, deltidsboende, fritidsboende och turister lyfts också, enkäten anses inte kunna representera hela skärgården utifrån urvalet. En yttrande anser att enkäten är så pass bristande att utredningen behöver göras om i sin helhet.

Två privatpersoner anser att enkätundersökningen inte ger utrymme för verklig dialog och att trafikförvaltningens förfarande är kolonialt i syfte att ställa grupper mot varandra i ett nollsummespel. Enkätundersökningen anses underminera legitimiteten för regionens planeringsarbete för framtidens skärgårdstrafik. Utredningen framställs i dessa synpunkter som odemokratisk.

Flera yttranden gör gällande att fler borde ingå i samrådskretsen för sjötrafikutredningen

7.21.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar kritiken mot enkätundersökningen. Det är trafikförvaltningens uppfattning att enkäten ger värdefulla insikter om en kategori resenärer som har ett behov av kollektivtrafik året runt och som just för att den är liten riskerar att försvinna i mängden av andra kundundersökningar och motsvarande.
Trafikförvaltningen vill påpeka att enkätundersökningen är ett av många underlag till sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen instämmer inte i att enkäten har ett snedvridet urval av respondenter eller vara felkonstruerad. Urvalet av respondenter är väl dokumenterat och förankrat i regionens styrdokument. Trafikförvaltningens urval av respondenter bygger på kärnöar i RUFS 2050 varför boende på andra öar inte ingick i utskick till respondenter.

Trafikförvaltningen anser att svarsfrekvensen är över förväntan när det handlar om postala enkäter. Dagens skärgårdstrafik är i allt väsentligt uppbyggt för att kunna hantera resenärsströmmar vid veckoslut och under sommarsäsong varför dagens behov vad gäller detta bedöms vara tillfredsställande kartlagt. Eftersom resenärerna som inte är fastboende är flest och reser mest, är det även de som mest utförligt kartlagda. Att särskilt nå de fastboende som resenärskategori är därmed motiverat utifrån att de är en liten del av resandet och därmed i mindre utsträckning nås av exempelvis ombordsundersökningar. Därmed anser trafikförvaltningen att enkäturvalet är riktigt och fungerar väl som en del av många beslutsunderlag i arbetet med sjötrafikutredning del 1.

Trafikförvaltningen har inte för avsikt att genomföra ytterligare enkätundersökningar. Trafikförvaltningen bedriver dialog med berörda kommer, med intresseorganisationer och genomför politisk förankring. Remissvaren har bidragit till att komplettera underlaget på ett bra sätt. Det inställer sig metodutmaningar i att nå andra än fastboende med en postal enkät.

Trafikförvaltningen vänder sig mot att sjötrafikutredningen på ett kolonialt vis ställer olika resenärskategorier mot varandra. Trafikförvaltningen instämmer inte i detta, inte heller i att utredningen skulle vara odemokratisk och ha sådana brister att förvaltningens strategiska planering kan misstros. Det är trafikförvaltningens uppfattning att sjötrafikutredningen i större utsträckning än vanligt har förankrats och informerats om. Trafikförvaltningen hänsyn till

alla resebehov i länet i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, därmed inte sagt att varje enskilt behov kan tillfredsställas på alla vis under alla tider.

7.22 Förutsättningar för resenärer

7.22.1 Yttranden

Några yttranden berör frågor kopplat till resenärernas upplevelse av att resa i kollektivtrafiken, framförallt på vatten. Exempelvis lyfts att fartyg oftast har mer gynnsamma förutsättningar för arbete under resan. Vidare lyfts fördelen med att det går att röra sig inom fordonet på ett mer obehindrat sätt samt att fartygen har viss utrustning som värderas högt, såsom toalett och cafeteria.

Frågor liknande de om byten båt-buss samt packning lyfts även i detta sammanhang.

Ett antal privatpersoner och en förening lyfter tillgänglighetsfrågor kopplat till resenärer med särskilda behov kopplat till fartyg, buss, bagage och liknande.

7.22.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och instämmer i att komfort, avkoppling och bekvämligheter i fartygen värderas högt hos resenärer i sjötrafiken. Trafikförvaltningen kommer fortsatt bedriva sjötrafik

Det är trafikförvaltningens bedömning att tillgänglighet omhändertas genom att tillämpa de riktlinjer som finns upprättade av förvaltningen.
Trafikförvaltningen arbetar ständigt med att ha en hög tillgänglighet i kollektivtrafiken. Busstrafiken är tillgänglighetsanpassad. Nytt tonnage kommer planeras för tillgänglighet. Trafikförvaltningen verkar för att väghållare ska tillgänglighetsanpassa hållplatser och bryggor.

7.23 Deltidsboende

7.23.1 Yttranden

Ett antal yttrande berör frågor kring deltidsboende (exempelvis privatpersoner 2, 3, 4, 7, 12, 14, 16, 19 samt ett antal föreningar). Synpunkterna trycker samlat på vikten av att beakta de deltidsboende som en viktig resenärskategori som använder skärgårdstrafiken under en allt längre del av året. Denna kategori framställs även som en viktig komponent i att understödja skärgårdens näringsliv genom lokal konsumtion. Deltidsboendes behov att kunna resa till hemkommun för offentlig service lyfts som en viktig fråga. Sammantaget gör synpunkterna gällande att alternativ 2 försämrar möjligheter för ett attraktivt

deltidsboende i skärgården eftersom alternativet innehåller en ökad mängd kombinationsresor båt-buss.

7.23.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för bedömning. Resenärskategorier föreslås beskrivas översiktligt utifrån behov och roll. Trafikförvaltningens fokus är att tillhanda regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten. Sammantaget bidrar kollektivtrafiken till andra viktiga samhällsfunktioner. Trafikförvaltningen anser att sjötrafiken i alternativ 2 också understödjer deltidsboende genom kombinationsresor båt-båt och buss-båt.

7.24 Turister

7.24.1 Yttranden

Ett flertal privatpersoner och föreningar tar upp frågan kring turister och besökare i skärgården och hur de påverkas av förslag i sjötrafikutredningen. Synpunkterna berör en oro att alternativ 2 kommer medföra färre turister i skärgården. Turister beskrivs som en viktig del för det lokala näringslivet.

7.24.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkten vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Besökare och turister i skärgården är en viktig resenärsgrupp. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt. Byten mellan båt-båt och buss-båt kommer fortsatt vara möjliga inom resor till skärgården.

7.25 Besöksnäring och näringsliv

7.25.1 Yttranden

Ett antal synpunkter har inkommit om förutsättningar för besöksnäring och näringslivet i skärgården (exempelvis privatperson 11, 12 och 20 samt föreningar på Utö, Möja, Ingmarsö, Strömsholm med flera). Synpunkterna berör framförallt att besöksnäring och näringslivsfrågor inte hanteras på ett tillfredsställande sätt i sjötrafikutredningen och att berörda inte inkluderats i samrådsprocess. Skärgårdstrafikens roll för besöksnäring och näringsliv behöver enligt synpunkterna analyseras mer.

Vidare trycks på vikten av sjötrafik från Strömkajen som central för det lokala näringslivet och för besökares möjligheter att tillgodogöra sig skärgården som

besöksmål. Både som vad som uppfattas som enkla och attraktiva resor och även utifrån själva båtresan som en upplevelse. Synpunkterna gör gällande att kombinationsresor buss-båt inte kan ersätta långlinjerna utifrån besökares behov.

Behov av utökad besökssäsong och tidtabeller som tar hänsyn till detta lyfts, även längre framförhållning och förutsägbarhet vad gäller tidtabellernas utformning efterfrågas. Lokala redare och deras förutsättningar att fortsatt verka lyfts fram som en del av det lokala näringslivet.

7.25.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen har haft samråd med företagare i skärgården inom processen för sjötrafikutredningen. Vidare har förvaltningen erhållit värdefull kunskap genom ett stort antal remissvar.

Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt. Trafikförvaltningen anser att sjötrafiken i alternativ 2 också bidrar till besöksnäring och näringsliv genom kombinationsresor båt-båt och buss-båt. Sammantaget bidrar kollektivtrafiken till andra viktiga samhällsfunktioner.

Trafikförvaltningen noterar önskemålen om turlistor, frågorna kommer endast översiktligt hanteras i sjötrafikutredningen, och hänvisas till andra forum.

Trafikförvaltningens fokus är att tillhanda regionens invånare och besökare kollektivtrafik på land och på vatten.

7.26 Regional utveckling

7.26.1 Yttranden

En privatperson och en förening lyfter en rad synpunkter kring regional utveckling och regionens roll inom detta område. Det anförs att skärgårdstrafiken är avgörande för skärgårdens utveckling och att trafiken är ett viktigt instrument som kräver särskild hantering av trafikförvaltningen. Skärgårdstrafiken anses inte kunna hanteras som annan kollektivtrafik. Skärgårdstrafiken anses vara avgörande för att stärka en levande skärgård.

Det lyfts en oro att en planering av kollektivtrafiken som ett system medför att skärgårdstrafiken marginaliseras och tappar sin vikt.

7.26.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att det är fullt rimligt att bedriva kollektivtrafik utifrån principer i RUFS 2050 och landsbygds- och skärgårdsstrategin. Trafikförvaltningen hanterar kollektivtrafiken utifrån de förutsättningar som är gällande för respektive trafikslag, det finns åtskilliga saker som är gemensamma mellan trafikslagen, precis som det finns saker som är olika. Det förhindrar inte att hantera skärgårdstrafiken som kollektivtrafik i ett regionalt system.

Många parter bidrar till den regionala utvecklingen där trafikförvaltningens roll primärt är att bedriva kollektivtrafik för regionens invånare och besökare.

7.27 Miljö

7.27.1 Yttranden

Några yttranden berör miljöfrågor, både i ett övergripande perspektiv och kopplat till fartygen. Fartygen anses behöva ny teknik vad gäller skrov, motorer och drivmedel för att minska klimat- och miljöeffekter. Region Stockholm uppmanas att hållbar sjötrafik till skärgården ska vara ett signum och stolthet för Stockholm istället för att styra om till landtrafik.

Det görs bedömningar att alternativ 2 kommer medföra ökade klimat- och miljöeffekter som följd av ökad buss- och biltrafik vilket anses behöva diskuteras ur ett hållbarhetsperspektiv.

Låg miljöprestanda inte får vara ett skäl till att genomföra alternativ 2 anser de som yttrat sig.

7.27.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen är av uppfattningen att regionens miljöambitioner är höga. Trafikförvaltningen avser på ett översiktligt sätt hantera fordonsutsläpp i ett systemperspektiv i sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen påpekar att det till samtliga replipunkter finns busstrafik idag.

Nya fartyg kommer utredas i nästkommande utredningssteg. Då inkluderas frågor om svall, motorer och drivmedel samt eventuella möjligheter att föra med cykel på båtresan.

Trafikförvaltningen utreder sjötrafiken i ett systemperspektiv där miljö är en aspekt att beakta, huvudmålet med alternativ 2 är dock inte fokuserat på miljöfrågor utan på tillgänglighetsfrågor i ett regionalt perspektiv.

7.28 Hastighetsdispenser

7.28.1 Yttranden

Privatpersoner lyfter att undantag från fartbegränsningar inte kan tillåtas om det orsakar oacceptabla svall samt att alternativ 2 inte ger attraktiva restider som följd av fartbegränsningar.

7.28.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och instämmer i att hastigheter är en viktig faktor i kollektivtrafiken. Vidare håller trafikförvaltningen med om att oacceptabla svall ska undvikas. Utredning av dispenser kommer att utredas separat.

7.29 Effektmål

7.29.1 Yttranden

En handfull synpunkter har inkommit angående sjötrafikutredningens effektmål och bedömningar kopplat till dem (privatpersoner 10, 11 och 20 samt två föreningar). Kritik riktas mot trafikförvaltningens bedömningar som uppfattas som bristfälliga, ologiska, osakliga samt att nackdelar hos alternativ 2 inte beaktas. Vidare anses en rad effekter inte beaktas i effektbedömningarna, framförallt kopplat till att alla resenärskategorier inte uppfattas inkluderas, effektbedömningarna anses även vara svåra att tolka.

7.29.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar förslagen och tar dem vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen är av uppfattningen att målen är ändamålsenliga utifrån det skede som utredningen befinner sig i, förbättringsförslag är dock alltid av godo.

7.30 Övrigt

7.30.1 Yttranden

Ett antal frågor av övrig karaktär lyfts av allmänhet och samfälligheter. Redovisning av statistik är en sådan där det framhålls att statistik som används i sjötrafikutredningen är missvisande och används på ett vilseledande sätt. Allmänna samrådsmöten lyfts som något som hade behövts genomföras.

En oro för de resenärer som saknar egen båt och bil lyfts, dessa förmodas inte resa till skärgården i alternativ 2. Flera privatpersoner anser att kundnöjdhet och nöjdhet bland länsinvånare kommer sjunka i alternativ 2.

En privatperson vänder sig mot begreppet sjötrafik och anser att pendelbåt- respektive skärgårdstrafik ska användas.

Flera nämner förlängd säsong, och utifrån det mer anpassade tidtabeller, i syfte att stärka besöksnäringen.

7.30.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Statistik används inte missvisande eller missledande anser trafikförvaltningen. Samråd genomförs med kommuner, myndigheter, intresseorganisationer med mera. Vidare genomförs politisk förankring. Trafikförvaltningen anser att begreppet sjötrafik är ändamålsenligt och ser inga problem med att använda begreppet. Vad gäller nöjda kunder och länsinvånare anser trafikförvaltningen att de höga nivåerna torde ligga kvar oavsett alternativ.

8 Övriga, redare, företag

Nedan redovisas inkomna yttranden från upphandlade trafikoperatörer, privata redare, företag och fackförening, samt trafikförvaltningens bemötande.

8.1 Alternativen

Övriga aktörer förordar i olika utsträckning sjötrafikutredningens alternativ.

8.1.1 Yttranden för alternativ 1

Blidösundsbolaget påpekar att skärgårdstrafiken avlastar vägnätet i de kommuner där fastlandsbryggor anlöps. Vidare anser Blidösundsbolaget att direkttrafiken skapar en valfrihet i skärgårdsresorna och att fartygen på de linjerna betjänar flera tidtabellsområden längs turen. Utifrån detta ifrågasätter Blidösundsbolaget alternativ 2.

Röda lanternan förespråkar alternativ 1. Röda lanternan anser att trafikförvaltningen ska utveckla utifrån dagens trafik eftersom den växt fram under lång tid och ser ut som den gör eftersom det utvecklats under åren av olika skäl som uppstått. Alternativ 1 behöver dock kompletteras med ett ökat fokus på bastrafiken.

8.1.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen vill påpeka att alternativ 2 innehåller pendelbåtlinjer i Saltsjön samt även vissa långlinjer. Vidare föreslås utvecklad trafik från replipunkterna och hela resan perspektivet adresseras som en viktig aspekt.

8.1.2 Yttranden för alternativ 2

Djurgårdens färjetrafik anser att alternativ 2 är det bästa alternativet eftersom det bedöms vara mer effektivt att kombinera sjö- och landtrafik snarare än att fokusera på sjötrafik. Ökad turtäthet och längre trafikdygn gör det lättare att leva och verka i skärgården.

Strömma anser att alternativ 2 är det bästa för regionens kollektivtrafik eftersom den gångtid som frigörs genom att inte trafikera hela vägen till Stockholm kan ge utökat trafikdygn och en årstidtabell som gör det lättare att leva och verka i skärgården.

Strömma förespråkar alternativ 2 eftersom resurseffektivitet och en mer förutsägbar kostnadsbild anses uppnås genom att luta sig mot kombinationer av land- och sjötrafik. Vidare minskas behovet av extratrafik eftersom trafikströmmar bedöms bli mer förutsägbara. Strömma anser att utredningsalternativ 2 bör renodlas så att ingen direkttrafik utöver ren pendelbåtstrafik erbjuds från Stockholm bortom Vaxholm till Grinda eller någon annan stans i skärgården.

8.1.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik, där bastrafiken spelar en central roll. Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet. En av trafikförvaltningens målsättningar med sjötrafikutredningen är att finna sätt att förlänga trafikdygnet för fastboende på kärnöar.

8.1.3 Övriga yttranden

Blidösundsbolaget anser inte att sjötrafikutredningen kan utgöra ett underlag för att fatta beslut om alternativ 2. Blidösundsbolaget anser att det behövs ekonomiska kalkyler som redovisar hur alternativ 2 kan se ut och påpekar att direkttrafiken från Stockholm bidrar med finansiering av hela skärgårdstrafiken. Blidösundsbolaget gör bedömningen att alternativ 2 antagligen medför små standardökningar i trafiken från replipunkter. Blidösundsbolaget är oroad över en eventuell förändring av trafiken eftersom nuvarande struktur fungerar väl och har medfört en mycket hög kundnöjdhet.

Som helhet anser Vattenbussen att sjötrafikutredningen del 1 är väl genomförd och att förslaget att omfördela trafiktimmar från dagens så kallade direkttrafik, till att stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och bytespunkter i land, är rimligt. Att arbeta för att sjötrafiken kopplas tätare samman med den kollektiva landtrafiken och låta sjötrafiken bli en naturlig del av kollektivtrafiken anser Vattenbussen medför systemvinster.

Röda Lanternan välkomnar en utredning med långsiktiga och hållbara mål för Stockholms kollektiva sjötrafik. Röda Lanternan anser dock att underlaget till rapport är tunt och är tveksam till att utredningen så här långt kan ligga till grund för beslut redan 2020.

Våga kollektivtrafik påpekar att skilda förutsättningar gäller i alla delar av skärgården. Att börja den nya skärgårdstrafiken i hela skärgården är säkert dömt att misslyckas. Våga kollektivtrafik föreslår är att börja i mellanskärgården till de större och prioriterade kärnöarna, nuvarande Vaxholmslinjer 11-14 samt 16, men även begränsad trafik till övriga öarna utmed dessa linjer. Övriga skärgården kan tills vidare trafikeras som idag - lär av genomförandet på linje 11-14 samt 16 och gör rätt på dessa delar när det är dags.

8.1.3.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningens ambition är att erbjuda regionens invånare och besökare en ändamålsenlig kollektivtrafik. Trafikförvaltningen noterar förslaget att genomföra förändringar stegvis.

8.2 Nya alternativ

8.2.1 Yttranden

Blidösundsbolaget ser över tid att det finns behov av, och möjlighet till, ekonomiskt effektivare lösningar i trafikproduktionen. Däremot anser Blidösundsbolaget inte att detta är något som står emot direkttrafik till och från Stockholm. Blidösundsbolaget menar att det finns turer och strukturer som kan utföras med fartygsresurser som är mer anpassade till resenärsunderlag som då skulle kunna ge fler turer för samma kostnad. Blidösundsbolaget menar att kollektivtrafikandelen kan öka genom att utveckla och meranvända resurser i befintlig trafikstruktur.

Våga kollektivtrafik föreslår konceptet Skärgårdspendeln - en sammanhållen resa buss och båt till öarna och mellan öarna i kombination med en direktbåtstrafik från Stockholm direkt till mellanskärgården. Direkttrafiken bör effektiviseras genom båtarna endast tar påstigande på vägen ut, resenärer till bryggorna mellanskärgårdens öar kan klaras med befintligt tonnage och äldre båtar. Försök bör även göras för att effektivisera direkttrafiken genom att trafikera densamma med samma båtar som trafikerar Skärgårdspendeln. Våga kollektivtrafik insänder även förslag på tidtabellutkast med tillhörande beskrivning.

Våga kollektivtrafiks förslag är skapad för de större öarna - kärnöarna i mellanskärgården. En omstrukturering av skärgårdstrafiken kan börja där – för att lära inför fortsatt utveckling av trafiken i övriga skärgården.

Våga kollektivtrafik anser att trafiksystemet inledningsvis börjar justeras i mellanskärgården och öarna Svartsö, Ingmarsö, Gällnö, Möja, Runmarö samt Sandhamn. Konceptet Skärgårdspendeln föreslås startas upp. Buss över Värmdölandet och båtar från Sollenkroka och Stavsnäs till kärnöarna.

Vidare föreslår Våga kollektivtrafik införs direkttrafik mellan Stockholm och mellanskärgårdens sex kärnöar genom båt som går direkt till kärnöarna. Begränsning jämfört med idag genom att tillåta endast påstigande i Vaxholm och Grinda och mellanliggande bryggor. Dessutom, plats bör bokas – för garanterad plats ombord. Direkttrafiken integreras med Skärgårdspendeln, byte i Sollenkroka ger möjlig anslutning till de andra kärnöarna. Begränsningen jämfört med idag skulle vidare innebära att direkttrafiken går när efterfrågan finns d v s sommartid och helger höst och vår - volymtrafik till Vaxholm och Grinda får skötas genom den övriga Vaxholmstrafiken med nuvarande tonnage.

8.2.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande och samt inom fortsatt samrådsprocess.

8.3 Utredningsbrister

8.3.1 Yttranden

Blidösundsbolaget anser att risk- och konsekvensanalyser i utredningen inte är heltäckande. Röda lanternan anser att ytterligare samråd, politisk förankring och en ordentlig genomlysning av riskanalyser krävs innan ett beslut av så omfattande strategisk betydelse.

Blidösundsbolaget anser att utredningen behöver problematisera kring vad som uppfattas beskrivas som turistresor och därmed inte nödvändiga i relation till vad Blidösundsbolaget beskriver som rätten att åka i kollektivtrafiken oavsett anledning. Blidösundsbolaget anser att alla resor i kollektivtrafiken på vatten bidrar till regionens mål om ökad kollektivtrafikandel.

Vattenbussen menar att resonemang om social hållbarhet kan utvecklas. Vattenbussen undrar hur stadskvaliteter har inkluderats i sjötrafikutredningen.

8.3.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkter om risker och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande.

Trafikförvaltningen avser tillhandahålla kollektivtrafik på land och på vatten till regionens invånare och besökare.

Omfattande samråd och förankring har skett, och pågår, inom ramen för sjötrafikutredningen.

Trafikförvaltningen anser att social hållbarhet hanteras i utredningen. Stadskvaliteteter kommer inte ingå inom utredningen.

8.4 Pendelbåttrafik

8.4.1 Yttranden nya pendelbåtlinjer

Vattenbussen anser att pendelbåtstrafiken saknar tillräckligt med effektiva intermodala bytespunkter, depåer samt bunkringsmöjligheter för fossilfria drivmedel. Sjötrafikutredningen presenterar ingen systemambition kring pendelbåtstrafiken vilket hämmar och hindrar att sjötrafiken (samhällsfinansierad såväl som kommersiell) blir en naturlig del av kollektivtrafiken dvs precis det som utredningen säger sig vilja råda bot på.

Röda lanternan tillstyrker sjötrafikutredningens delar om pendelbåtstrafik och linjer.

8.4.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikalternativ kommer fortsatt beskrivas översiktligt och med en systemsyn.

8.4.2 Yttranden befintliga pendelbåtlinjer

Blidösundsbolaget anser att det vore positivt att avlasta hårt belastade direktturer under högsäsong med lokalt utbud av sjötrafik Stockholm-Vaxholm.

Blidösundsbolaget pekar på att trafik med linje 83 mot Ljusterö är ett exempel på utveckling av trafiken.

Röda lanternan anser att försöket med linje 83 ska avbrytas eftersom Röda lanternan anser att det är illa genomtänkt och förberett. Röda lanternan pekar på att resenärer inte förstår vilka taxor eller betalmedel som gäller på vare sig SL- eller WÅAB-turer, eller ens vilken tur eller trafik de ämnar resa med. I synnerhet på turer när samma fartyg växlar mellan trafiktyperna är förvirringen stor.

Röda lanternan pekar vidare på missgynnade ö-kortsinnehavare, hantering av medhavt gods och resenärer kvarlämnade på bryggor då inga extraresurser sätts in är exempel på frågor som måste redas ut innan försöket fortsätter.
Röda lanternan anser att de borde tillfrågats innan försöket inleddes eftersom det finns kunnande om pendeltrafik inom besättningarna.

8.4.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikalternativ kommer fortsatt beskrivas översiktligt och med en systemsyn. Försökslinje 83 antas i utredningen bli permanent, en förlängning av linjen skulle kunna vara en del i att omfördela mellan olika trafikkoncept. Kortsiktiga frågor med bäring på dagens trafik, eller trafik som införs i närtid, hänvisas till processen för de årliga trafikförändringarna eller i diskussioner mellan trafikförvaltningen och trafikoperatörer.

8.5 Skärgårdstrafik

8.5.1 Yttranden

Blidösundsbolaget pekar på att en övervägande del av antalet passagerare i skärgårdstrafiken reser mellan Stockholm och mellanskärgården och mellanliggande bryggor varför denna del av trafiken också är en förutsättning för produktionskostnaden för hela trafiksystemet. Blidösundsbolaget påpekar att mer än 70 % av skärgårdstrafikens resenärer reser under högsäsong (juni-augusti) och under denna tid är resandemönster och utbudsbehov olika i relation till lågsäsong och vinter. Blidösundsbolaget anser att analys av skillnaderna över året och de förutsättningar som det för med sig behöver fördjupas i utredningen.

Strömma anser att de privata aktörerna genom utvecklingsarbete kommer vara bättre rustade att hantera trafiktoppar och ett säsongsanpassat utbud än vad som bör ligga i den upphandlade trafiken. Strömma menar att då kan också förutsättningar för att erbjuda fler privata direktlinjer från Stockholm kunna erbjudas under den del av året som underlag finns, vilket kommer att öka förståelsen hos resenären för gränsdragningen mellan upphandlad trafik och privat icke samhällsstödd trafik. Strömma menar att då kan trafikförvaltningen koncentrera sina resurser på vardagresandet för medborgarnas skattemedel; till och från arbete, skola samt inköps- och serviceresor precis som till lands.

8.5.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att skärgårdstrafiken behöver hanteras utifrån årstiderna och tar detta med sig det fortsatta arbetet för övervägande. Detsamma gäller var stora resenärsflöden bedöms finnas.

Gränsdragning och fördelning mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik hanteras inte i sjötrafikutredningen mer än mycket översiktligt.

8.6 Långlinjer

8.6.1 Yttranden

Blidösundsbolaget anser att det behöver förtydligas om alternativ 2 innebär minskade direktresor mot norra och södra skärgården. Blidösundsbolaget pekar på att en stor andel av bolagets affär i affären finns inom de längre resorna mot norra och mellersta skärgården. Färre sådana längre resor medför lägre omsättning och därigenom dyrare trafik för regionen.

Blidösundsbolaget anser att direkttrafiken skapar en valfrihet i skärgårdsresorna och att fartygen på de linjerna betjänar flera tidtabellsområden längs turen. Utifrån detta ifrågasätter Blidösundsbolaget alternativ 2.

Blidösundsbolaget informerar om att det under vinterturlistan finns sex avgångar i veckan som enligt utredningens definition är direktresor mellan Stockholm och skärgården bortom Vaxholm.

Strömma ställer sig frågande till att det allmänna ska anordna direktresor till Grinda då ön nästan helt saknar permanent bosättning och heller inte ingår i någon kärnö.

Röda lanternan anser att Vaxholmsbolaget och trafik ut i skärgården från Stockholm är en attraktivtetsfaktor att bevara.

Röda lanternan påpekar att dagens direkttrafik anlöper flera fastlandsbryggor och replipunkter och resenärer kliver av och på längs vägen, och erbjuder på så vis flexibilitet. Blidösundsbolaget anser att detta avlastar vägnätet.

Våga kollektivtrafik anser att turister och besökare vill åka båt från Strömkajen och att torde finnas extra betalningsvilja för detta. Själva båtresan är en upplevelse för många. Och mycket talar för att besöksnäringen på öarna skulle lida stor skada om direkttrafiken försvann.

8.6.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkterna vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen vill samtidigt påpeka att båda alternativen, i olika mängd, föreslår att sjötrafik finns kvar vid Strömkajen.

8.7 Bastrafik

8.7.1 Yttranden

Blidösundsbolaget anser att resandeunderlag måste analyseras mer utförligt i alternativ 2. Blidösundsbolaget informerar om att RUFS-standard i princip är uppfyllt i hela trafiknätet. En utökad trafik skulle därför medföra ännu lägre beläggningsgrad eftersom samma resandeunderlag skulle resa i en utökad trafik. Våga kollektivtrafik anser att boende på öar behöver bättre och mer frekvent trafik. Det bör även bli lättare att resa mellan öar.

8.7.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Det är trafikförvaltningens uppfattning att utökad trafik ändock kan vara motiverad.

8.8 Nya fartyg

8.8.1 Yttranden

Blidösundsbolaget informerar om att bolaget ansvarar för fler än 40 av de cirka 60 fartyg som erfordas för att bedriva regionens sjötrafik. Fartygen är både självägda, hyrda, Waxholmsbolagets samt närmare tio fartyg från underleverantörer. Blidösundsbolaget anser att Waxholmsbolagets egna fartyg har höga kostnader i anskaffning och drift jämfört med privatägda fartyg. Vidare upplever Blidösundsbolaget att anskaffningstid för Waxholmsbolaget är mer än dubbelt så lång jämfört med om anskaffning sker av privat rederi.

Djurgårdens färjetrafik menar att trafikavtalen inte ska kombinera regionägt och operatörsägt tonnage. Röda lanternan anser att trafikförvaltningens fortsatta rådighet över strategiskt viktiga funktioner, tillgångar och tonnage är en vital del av ett smart kollektivtrafiksystem, liksom principen om att nå stordriftsfördelar. Röda lanternan anser därmed att kommande tonnageutredning ska ha fokus på större andel egenägt tonnage.

Röda lanternan anser att det entreprenörsägda tonnaget har brister vad gäller tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort. Bristerna kan härledas till upphandling anser Röda lanternan.

Blidösundsbolaget anser inte att utredningen bevisar att det behövs ett utökad utbud generellt på alla linjer. Blidösundsbolaget anser istället att ett utökat utbud kan nås genom att sätta in mindre enskilt ägda fartyg till låg kostnad snarare än att förändra dagens trafikstruktur från grunden.

Blidösundsbolaget anser att det vid anskaffning av nytt sommartonnage bör genomföras dialog med marknaden kring ökat ägande av tonnage hos trafikutövare.

Blidösundsbolaget anser att regionens tio isgående fartygen är dimensionerande vad gäller kapital och fasta driftskostnader. Blidösundsbolaget anser att ett minskat utbud under veckor med is skulle kunna medföra att regionen istället kan anskaffa två ytterligare snabbgående fartyg (istället för sådana med isbrytande förmåga) som skapar nyttor under resterande del av året. Djurgårdens färjetrafik anser att regionen ska anskaffa eget tonnage för att främja konkurrens och totalekonomi.

Strömma föredrar alternativ 2 eftersom de bedömer att alternativet kan medföra en övergång till sommar- och vintertrafik med fartyg anpassade för detta. Som följd av bedömda kortare linjer i sjötrafiken anser Strömma att behovet av snabba fartyg är mindre och därigenom åter-runt-tonnage istället användas.

Röda lanternan påpekar att fartyg, för att klara året-runt-trafik, behöver ha en viss storlek, ett skrov och konstruktion för att klara is på vintern, och utrymme ombord för ett större antal passagerare på sommaren. Röda lanternan anser att det är mer kostnadseffektivt att bygga fartyg som klarar båda uppgifterna än att bygga två (som inte kan nyttjas effektivt hela året).

Röda lanternan påpekar att behoven varierar över säsongerna, och därför behövs olika typer av fartyg, något som bidrar till redundans och inre flexibilitet. Röda lanternan anser att Waxholmsbolagets tonnage bör fortsätta utvecklas efter dagens skärgårdstrafik, en utökad pendelbåtstrafik och bastrafik medan privata aktörer upprätta en stor del av bastrafiken under sommarhalvåret.

Röda lanternan menar att en modernisering och livstidsförlängning bör alltid noga övervägas innan beslut tas om anskaffande av nytt och ersättande tonnage.

Röda lanternan påpekar att det vid planering och framtagande av nytt tonnage är en ingående samverkan med erfaren ombordpersonal då risken att genomföra funktionsinriktad upphandling som, utan stor detaljkunskap, riskerar kräva en lång period med ombyggnad och justeringar innan driften fungerar tillfredsställande. Vattenbussen önskar att näringslivet involveras i utredning om ägandeformer av tonnage.

Röda lanternan instämmer i att den standardisering av fartyg och bryggor som utredningen berör kan ge ekonomisk effektivitet. Röda lanternan anser att utredningens förordande av alternativ 2 med mindre och snabbare fartyg inte får förta faktumet att besättningarna behöver beredas godkänt boende ombord. Vattenbussen anser att det för tidigt att låsa sig till eldrift. Istället bör det hållas öppet fler flera framtida lösningar. Djurgårdens färjetrafik anser att bare-boat charter ska nyttjas.

Djurgårdens färjetrafik menar att tonnage ska vara flexibelt nog för att kunna användas för olika trafikuppgifter eftersom förvärv av fartyg är en process som kan vara svår att synkronisera med trafikavtalstider.

Röda lanternan anser att en gemensam taxa för SL- och WÅAB-trafiken kommer att innebära ett ökat resande med sjötrafiken vilket medför ett behov av nytt tonnage, utöver vad utredningen behandlar, och måste ingå i kommande budget hos regionfullmäktige.

Våga kollektivtrafik menar att för att trafiken som föreslås ska kunna genomföras behövs en helt ny skärgårdsbåt som skonar stränder och skapar minsta möjliga svall och drivs emissionsfritt (vätgas/el). Denna nya skärgårdsbåt skall trafikera skärgårdspendeln på årsbasis och direkttrafiken under sommar och helger höst och vår. fartygen kan merutnyttjas i pendelbåttrafiken i Saltsjön övrig tid under vardagar. Våga kollektivtrafik föreslår att den nya skärgårdsbåten bör utvecklas i form av en trimaran, 25 meter lång (lägsta svall
vid 18 knops fart) och 150 resenärer. Erfarenhet av isgående trimaraner finns i Finland. Skulle det vara möjligt att köra en båttyp året runt finns stora effektivitetsvinster att hämta. Vid is blir det sannolikt aktuellt med en särskild istabell.

8.8.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar att det yttrande innehåller synpunkter som pekar i olika riktning vad gäller fartygsstorlek, fartygstyp, uppgifter för fartyg,

ägandeformer, reinvesteringar med mera, vilket borgar för en värdefull dialog i kommande skeden kring fartygens beskaffenhet. Trafikförvaltningen tar med sig yttrandena i arbetet med kommande skede där fartygen hanteras och ser fram emot fortsatt samverkan med relevanta aktörer.

8.9 Trafikplanering

8.9.1 Yttranden

Blidösundsbolaget menar att utredningens ambition att minska parallelltrafik land och sjö är problematisk och påpekar att Linje 83 antagligen inte har en mätbar effekt på antalet bussturer mellan Stockholm och Vaxholm.

Blidösundsbolaget informerar om att ett fartyg på en tur utför flera uppgifter. De trafikerar flera linjer (upp emot fem på en tur Stockholm-Möja). De trafikerar flera replipunkter (Vaxholm, Boda och Sollenkroka, på en tur Stockholm-Möja). De adresserar turister, fritidsresenärer och fastboende. De utför godstransporter och transporterar post och tidningar.

Blidösundsbolaget informerar om att det antagligen inte är möjligt att utöka med mer än 1-2 dubbelturer med dagens fartygsomlopp, åtminstone inte på de längre linjerna.
Blidösundsbolaget anser att direkttrafiken skulle gynnas av färre stopp mellan Stockholm och Vaxholm och delsträckor närmast utanför Vaxholm eftersom restiden då sänks.

Röda lanternan anser att uppdelning av sjötrafik i SL- och WÅAB-trafik får negativa konsekvenser, såsom parallellkörning och taxefrågor. Röda lanternan gör gällande att utredningsalternativ 2 medför en ökad risk att en resa först måste företas på land för att sedan sjövägen, parallellt med land, leda tillbaka mot utgångspunkten

8.9.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar det med sig till det fortsatta arbetet. Trafikförvaltningen vill påpeka att sjötrafikutredningen fortsatt kommer innehålla övergripande förslag på trafiklösningar.

Alternativ 2 ska inte tolkas som att omvägar ska behöva genomföras.

8.10 Godstransporter

8.10.1 Yttranden

Röda lanternan upplever det svårtolkat att utredningen helt utelämnat skärgårdens försörjning av varor och materiel. Röda lanternan undrar om förordandet av mindre och snabbare tonnage talar för att gods inte ska fraktas med det egna tonnaget i framtiden, utan enbart av det operatörsägda. Det skulle ofrånkomligen leda till parallellkörning, vilket inte kan vara förenligt med en hållbar utveckling.

8.10.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att utredningen behöver kompletteras med godshanteringen i skärgården. Översiktliga resultat från genomförd godsutredning kommer att inkluderas i sjötrafikutredning del 1. Förmågor hos de nya fartygen kommer utredas i kommande skeden, med förutsättningen att godstransporter ska kunna genomföras.

8.11 Kulturhistoria och kulturhistoriska fartyg

8.11.1 Yttranden

Strömma har förståelse för ambitionen att bevara och använda det kulturhistoriska tonnaget, däremot anser Strömma att det inte är en uppgift för trafikförvaltningen att hantera med skattemedel. Fartygen bör överlåtas till en stiftelse eller liknande och separeras från kollektivtrafiken.

8.11.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Inom ramen för sjötrafikutredningen antas dagens hantering av det kulturhistoriska tonnaget fortsättningsvis gälla.

8.12 Kommersiell kollektivtrafik

8.12.1 Yttranden

Strömma uppfattar utredningens huvudfrågeställning som viktig eftersom omfattning av upphandlad sjötrafik, taxor och fartygstyper styr hur Strömma och andra privata aktörer kommer att kunna samverka för att tillgodose resebehovet till Stockholms skärgård.

Strömma anser att sjötrafikutredningen även ska analysera hur den långsiktiga sjötrafiken inom regionen ska samexistera med kommersiell sjötrafik. Strömma hänvisar här till kollektivtrafiklagen och trafikförsörjningsprogrammen, som ska adressera även kommersiell trafik.

Därmed anser Strömma att samexistens mellan offentlig och kommersiell sjötrafik också är en fråga som sjötrafikutredningen ska besvara, annars riskerar det privata att bli åsidosatt vilket i slutändan resulterar i antingen ett sämre totalt reseutbud vilket drabbar resenärerna eller högre kostnader för skattebetalarna för att tillgodose resebehovet.

Strömma anser att direkttrafik bortom Vaxholm (undantaget öar där Vaxholm är replipunkt; öar inom Vaxholms kommun) ska utvecklas till privat trafik eftersom här bedöms det finnas betalningsvilja för resans fulla värde. Vidare skulle därigenom trafikförvaltningen inte behöva binda kapital för trafik som endast behövs utifrån kapacitet under en kort period på året, anser Strömma.

I alternativ 2 anser Strömma att trafik till Grinda ska överlåtas till kommersiella aktörer.

Röda lanternan bedömer att en överlämning av direkttrafiken åt privata aktörer skulle med all sannolikhet ge avsevärt dyrare biljettpriser och därmed verka socialt segregerande.

8.12.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna.

Trafikförvaltningen gör bedömningar och avvägningar kring förhållanden mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik i trafikförsörjningsprogrammet samt i samband med trafikupphandlingar då den allmänna trafikpliktens omfattning utreds. Inom sjötrafikutredningen görs inte sådana bedömningar.

Fritt inträde på kollektivtrafikmarknaden råder och kommersiella aktörer kan anmäla och starta upp trafik på kommersiell basis när de så önskar. I sådana processer är det en fördel att samråda med trafikförvaltningen som är regional kollektivtrafikmyndighet.

8.13 Packning och bagage

8.13.1 Yttranden

Röda lanternan påpekar att den genomsnittlige passageraren mer bagage med sig i den sjöburna kollektivtrafiken än vad som är möjligt på buss och tåg. Vid framtagandet av nytt tonnage är det viktigt att beakta möjligheten att medföra vad som krävs i form av gods och bagage för hel- och deltidsboende i skärgården.

8.13.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen instämmer i att bagagefrågan skiljer ut sig från övrig kollektivtrafik.

8.14 Busstrafik och byten

8.14.1 Yttranden

Våga kollektivtrafik föreslår särskilda direktbussar med komfort och förmåga att ta stora bagagemängder, även cyklar – som dessutom kan utgöra en direktlinje för boende ute nära replipunkterna till kommuncentrum och Stockholm.
Våga kollektivtrafik anser att busstrafiken behöver kompletteras med anpassade bussfordon som kan ingå i landdelen av konceptet skärgårdspendeln. De bussarna bör enligt Våga kollektivtrafik trafikera Stockholm och Stavsnäs, Sollenkroka, Boda och Gustavsbergs C. Trafiken med de nya bussarna bör enligt förslaget komplettera befintliga busslinjer och stärka utbudet av busstrafik.

8.14.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar dem med sig i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen instämmer i att busstrafiken spelar en viktig roll i att tillgängliggöra skärgården samt att bagagefrågan skiljer skärgårdstrafiken från mycket av övrig kollektivtrafik. Nya bussfordon ligger inte inom sjötrafikutredningens uppdrag.

8.15 Vägnät och replipunkter

8.15.1 Yttranden

Blidösundsbolaget anser att det finns genomgående motsägelser i utredningen exempelvis vad gäller minskad belastning på vägnätet.

Blidösundsbolaget menar att en tydlig konsekvens av alternativ 2 är en ökad belastning på vägnätet. Blidösundsbolaget påpekar att tre centrala replipunkter för alternativ 2, Boda, Sollenkroka och Furusund idag har låg vägstandard och bussutbud. Vidare saknas vad Blidösundsbolaget beskriver som förväntad infrastruktur och kundmiljö. Blidösundsbolaget anser att övriga replipunkter har en godtagbar och modern standard för kollektivtrafikresenärer.

Röda lanternan anser att det finns potential att förbättra anslutningarna med kollektivtrafiken i land, särskilt vad gäller bastrafiken.
Röda lanternan anser att utredningsalternativ 2 kräver omfattande infrastrukturinvesteringar i land. För fartygen krävs förtöjningsmöjligheter, lastplatser och anläggningar för avfall, vatten, el, drivmedel och laddning.

Parkeringsplatser, väntkurer och vägar till bytes- och replipunkter är i dag inte dimensionerade för en ökad trafik. Utredningsalternativ 2 anses medför mer väg- och biltrafik.

8.15.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen avser komplettera sjötrafikutredningen med resonemang kring replipunkter och påverkan på väginfrastrukturen från bil- och busstrafik.

8.16 Infrastruktur

8.16.1 Yttranden infrastruktur sjö
Blidösundsbolaget påpekar att en ökad användning av replipunkter som medför att fler fartyg anlöper samtidigt och mer nattförtöjning innebär investeringsbehov för berörda parter, särskilt om detta innebär att de ska vara fartygsdepåer med en generell standard med infrastruktur för vatten, fartygsbränsle, sopsortering med mera.

Vattenbussen menar sjötrafikens resurseffektiva infrastruktur bör inkluderas när jämförelser görs gentemot andra typer av åtgärder. Vattenvägen kan bidra med såväl kapacitet och flexibilitet som resiliens och redundans om bara bytespunkterna utvecklas även för pendelbåtstrafik.

Vattenbussen anser att naturlig infrastruktur, i detta fall vattenvägar, ska användas som följd av resursförbrukningsaspekter. Befintligt byggd infrastruktur bör användas optimalt innan ny anläggs.

8.16.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen instämmer i att sjötrafikens infrastruktur är viktig att utreda och avser komplettera sjötrafikutredningen med översiktlig kartläggning och bedömningar av detta.

8.17 Bryggor och bytespunkter

8.17.1 Yttranden specifika bryggor nuläge
Djurgårdens färjetrafik vill poängtera vikten av bra bytespunkter med täta anslutningar. Djurgårdens färjetrafik informerar om att den temporära Slussenterminalen medfört lägre resande, bedömningen är att avstånd till övriga Slussens kollektivtrafik har inverkan.

8.17.1.1 Trafikförvaltningens bemötande
Trafikförvaltningen noterar detta.

8.17.2 Yttranden specifika bryggor framtid

Vattenbussen anser att stora noder bör finnas i nationell plan för infrastruktur för att utveckla vattenburen trafik (upphandlad som kommersiell). I nationell plan bör det tillföras objekt som rulltrappor, hissar och rullband för att ge access till vattenburen trafik. Vattenbussen anser att vacuumangöring bör finnas med när standard för bryggor och fartyg utvecklas.

Våga kollektivtrafik föreslår att flytbryggor etableras i det inre vattnet i Stockholms närhet.

8.17.2.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och konstaterar att det inte ryms inom sjötrafikutredningen att hantera frågorna.

Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med att upprätta riktlinjer för trafikbryggor.

8.18 Intäkter och biljettsystem

8.18.1 Yttranden

Djurgårdens färjetrafik anser att alternativ 2 är det bästa alternativet eftersom en övergång till SL-taxa bedöms medföra fördelar. Röda lanternan anser att en integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet med en enhetstaxa för all slags trafik organiserad av Region Stockholm skulle positivt bidra till ett robust trafiksystem. Strömma anser att det är en bra idé att inför SL-taxa i skärgårdstrafiken utifrån ett systemperspektiv.

Strömma ställer sig frågande till hur trafikförvaltningen ska hantera intäktsbortfall vid införande av SL-taxa. Blidösundsbolaget anser att en övergång till SL-taxa skulle sänka intäkter avsevärt. Blidösundsbolaget anser att det medför en tydlighet att övergå till SL-taxa, det får dock inte innebära att utbudet behöver sänkas som följd av lägre att högre skattesubvention krävs.

Strömma anser att konsekvensen av SL-taxa blir att privata alternativ omintetgörs. Ett införande av SL-taxa medför enligt Strömma att de privata alternativen försvinner vilket medför kapacitetsproblem som regionen måste hantera.

Röda lanternan anser att priserna i skärgårdstrafiken är höga redan i dag och en enhetstaxa i hela kollektivtrafiken skulle främja den sociala hållbarheten och tillgängliggöra skärgården för fler.

Våga kollektivtrafik anser att boende på öarna borde rimligtvis betala SL-taxa eftersom skärgården är en del av regionen. Även boende i övriga delen av länet borde av rättviseskäl ha möjligheten att resa till öarna på SL-taxan – vilket självklart skulle gynna besöksnäringen på öarna, möjligtvis underskattas detta i debatten om turister till öarna. Det är bland länsbefolkningen det borde finnas ett omfattande underlag för att öka antalet besök på öarna, och då inte bara sommartid.

8.18.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar det med sig i det fortsatta arbetet för övervägande. Taxefrågor hanteras endast mycket översiktligt i sjötrafikutredningen, likaså förhållandet mellan upphandlad och kommersiell trafik utifrån ett taxeperspektiv.

8.19 Kostnader och samhällsnyttor

8.19.1 Yttranden

Vattenbussen anser att kostnadseffektivitet bör vara ur ett helhetsperspektiv och inkludera såväl investeringar som underhåll av infrastruktur. Kostnader som för andra trafikslag ofta landar på väghållare, statlig nivå eller annan aktör.

Blidösundsbolaget pekar på att det saknas ekonomiska beräkningar av alternativ 2. Detta anser Blidösundsbolaget är en brist eftersom ekonomiska beräkningar är viktigt eftersom investeringar-, avskrivningar-, underhåll-, och bränsle för regionens egenägda fartyg är tunga poster. Därmed anser Blidösundsbolaget att vägval för det strategiska tonnaget är viktigt att beakta eftersom det påverkar tillgängliga ekonomiska medel för trafikproduktion.

Blidösundsbolaget anser inte att satsningar på ökad pendelbåtstrafik ska ge sämre ekonomiska förutsättningar för skärgårdstrafiken.

Blidösundsbolaget informerar om att dagens upphandlade trafikstruktur medför en förutsägbar produktionskostnad samt möjlighet för affär i affären i form av café- och restaurangverksamhet på fartygen, vilket medför bidrag till sänkt skattesubvention.

Blidösundsbolaget anser att produktionsavtal även kan vara kostnadsdrivande och pekar på att flexibiltet i tidtabellsperioder och fartygsanvändning över avtalsgränser kan vara områden som kan analyseras och utvecklas för att undvika inlåsningar.

Röda lanternan anser att det är missvisande att peka på nödvändigheten av prishöjningar och kostnadsneutralitet enbart för utredningsalternativ 1 eftersom inga kostnader redovisats för något av alternativen.

8.19.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Sjötrafikutredningen kommer endast beröra detta översiktligt, det är inte möjligt inom ramen för utredningen att genomföra kostnadsbedömningar på denna skala som Vattenbussen anför. Frågeställningen är dock intressant.

Sjötrafikutredningen kommer kompletteras med ekonomiska analyser för att diskutera ekonomiska konsekvenser av olika möjliga vägar att välja vad gäller trafik och fartyg.

Avtalsfrågor hanteras inte i sjötrafikutredningen. I sjötrafikutredningen finns ingen konfliktsituation mellan sjötrafik i Mälaren, Saltsjön och i Skärgården.

8.20 Restider

8.20.1 Yttranden

Röda lanternan anser att utredningen behöver adressera störningskänslighet hos landtrafiken, tidsmarginaler och liknande. Därmed anser Röda lanternan att bedömningen att alternativ 2 ger kortare restider till skärgården året runt inte stämmer.

8.20.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i att landtrafiken kan drabbas av förseningar. Detta är dock inget som det kommer föreslås lösningar för i sjötrafikutredningen. Trafikförvaltningen föreslår i utredningen fortsatt arbete för att främja sömlöst resande mellan olika kollektivtrafikslag och andra färdmedel.

8.21 Enkätundersökningen

8.21.1 Yttranden

Blidösundsbolaget bedömer att analysunderlag i form av intervjuer och samråd inte är heltäckande eftersom kärnöar och fastboende är en liten del av resenärsunderlaget. Vattenbussen anser att enkätens population, svarsfrekvens och de svarandes åldersfördelning kan ifrågasätta hur relevant resultatet är som underlag till sjötrafikutredningen. Vattenbussen anser att fler än boende på kärnöar borde tillfrågas.

8.21.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen anser att svarsfrekvensen är över förväntan när det handlar om postala enkäter. Trafikförvaltningen anser att resmönster hos turister är väl kända. Deltidsboende uppger att deras säsong framförallt är under sommar och månaderna före och efter vilket innebär att de reser när trafikutbudet är större vilket kan förmodas vara en anpassning utifrån efterfrågan. Det kan därmed antas att deltidsboendes resmönster även är kända. Enkäten som riktades till fastboende på kärnöar är ett av många underlag i arbetet med sjötrafikutredningen.

8.22 Förutsättningar för resenärer

8.22.1 Yttranden

Blidösundsbolaget anser att skillnaden mellan skärgårds- och pendelbåtstrafik uteslutande är en taxefråga, för resenärerna är det sjötrafik. Blidösundsbolaget informerar om att kundnöjdheten räknas på alla resenärer i sjötrafiken och de reser till övervägande del inte från replipunkter under lågsäsong.

Röda lanternan anser att personer folkbokförda i skärgården bör fortsatt kunna resa med ö-kort på samma sätt som i dag.

Röda lanternan anser att resenärers vilja och möjlighet till byten överskattas i utredningen. Röda lanternan gör bedömningen att det stora flertalet kommer av bekvämlighetsskäl alltid att föredra en båtresa utan byten framför en kombinationsresa. Röda lanternan anser att tillgängligheten har försämrats de senaste åren, fysiskt genom sämre standard i operatörsägt tonnage och stängda kajterminaler, och även genom begränsad tillgång till tidtabeller och information.

Röda lanternan anser att utredningsalternativ 2 riskerar sänka andelen länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken, med fler byten hamnar staden längre från skärgården, och när många sällanresenärer riskerar att utebli drabbas näringslivet.

Våga kollektivtrafik föreslår att särskilda cykelfärjor inrättas i stråk med många cyklister. Sådana fartyg kan merutnyttjas för godstransporter utanför högtrafiken.

8.22.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar det vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Att resandeandelen är liten från replipunkter under lågsäsong är ett bra skäl till att genomföra en riktad enkät till fastboende.

Ö-kortets vara eller icke vara avgörs inte i sjötrafikutredningen.

Trafikförvaltningen instämmer i att information till resenärer är viktigt. Trafikförvaltningens ambition är att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik på land och på vatten till regionens invånare och besökare.

Trafikförvaltningen gör bedömningen att andelen nöjda länsinvånare fortsatt kommer bibehållas på en hög nivå, delvis som följd av att skärgårdsresenärer är få i relation till den totala massan kollektivtrafikresenärer men också för att trafikförvaltningen menar att alternativ 2 också erbjuder en attraktiv kollektivtrafik till regionens invånare och besökare.

Förslaget om särskilda cykelfärjor är intressant och trafikförvaltningen följer utveckling inom detta förslag. Det ingår dock inte i dagsläget i sjötrafikutredningen att föreslå sådana lösningar.

8.23 Fastboende

8.23.1 Yttranden

Våga kollektivtrafik anser att fler avgångar på dagen och ett längre trafikdygn måste väga tungt för de fastboende. Boende på öarna måste kunna ha förutsättning att ta dela av det kulturella utbudet i Stockholmsregionen. Ungdomar vill röra sig – annars svårt för barnfamiljer att etablera sig på öarna.

8.23.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i synpunkterna.

8.24 Deltidsboende

8.24.1 Yttranden

Våga kollektivtrafik vänder sig mot kritiken mot sjötrafikutredning del 1 som kommer från deltidsboende och resonerar att även denna kategori torde gynnas av snabba resor, fler avgång och längre trafikdygn.

8.24.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen instämmer i synpunkten.

8.25 Turister

8.25.1 Yttranden

Strömma anser att upphandlad direkttrafik inte ska gå till öar i turistsyfte eftersom den subventionerade trafiken snedvrider konkurrensen. Strömma anser att kommersiella aktörer är bättre på att hantera turisttrafik jämfört med upphandlad trafik, bland annat vad gäller graden av anpassningsförmåga i trafiken.

Strömma anser att alternativ 2 öppnar också upp för de kommersiella aktörerna att erbjuda direkttrafik ut till skärgården för turister, sommarstugeägare och andra som föredrar den typen av resa. Visserligen kommer de kommersiella aktörerna inte att kunna konkurrera med pris om SLs enhetstaxa införs, men det innebär i alla fall en chans för dem att fortsätta med sin befintliga trafik samt även kunna erbjuda en god trafiklösning under perioden vår/höst under helgerna då turistresandet är betydligt mindre, men resandet till fritidshus fortfarande finns menar Strömma.

8.25.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar detta och tar synpunkterna vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Besökare och turister i skärgården är en viktig resenärsgrupp i båda alternativen.

Avvägningar mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik kommer göras endast översiktligt.

8.26 Regional utveckling

8.26.1 Yttranden

Våga kollektivtrafik anser att målet för en ny skärgårdstrafik måste vara att skapa förutsättningar för en expansion i skärgården, dvs fler boende och fler arbetsplatser, och med största sannolikhet på de större kärnöarna. En tänkbar utveckling är att länsstyrelse, region och kommun går samma i en pilotsatsning att skapa förutsättningar för att bygga några enstaka hyresbostäder på varje kärnö.

8.26.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och konstaterar också att frågorna delvis ligger utanför trafikförvaltningens rådighet.

8.27 Miljö

8.27.1 Yttranden

Vattenbussen föreslår att trafikförvaltningen ska ställa krav på snabbare omställning av pendelbåtstrafikens användning av förnybara drivmedel. Att sjötrafiken följer beslutad plan för fossilfri drift av kollektivtrafik och att andelen förnybart bränsle ökar är mycket positivt anser Röda lanternan.

Det finns många innovativa idéer hos personalen ombord om energieffektivisering av både befintligt och framtida tonnage anser Röda lanternan. Ny teknik och skrovform kan minska svall och stranderosion menar Röda lanternan.

Röda lanternan anser att operatörsägt äldre tonnage har negativa vad gäller miljö och emissioner och för arbets- och resenärsmiljö. Därmed anser Röda lanternan att samma miljökrav måste ställas på operatörsägt tonnage som på egenägt.

8.27.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen är av uppfattningen att regionens miljöambitioner är höga. Trafikförvaltningen noterar Röda lanternans förslag på åtgärder, frågorna kommer hanteras i kommande skeden när nya fartyg är i fokus.

8.28 Effektmål

8.28.1 Yttranden

Vattenbussen ger en lång rad inspel till hur effektmål kan utvecklas i sjötrafikutredningen. Vidare avges förslag till hur indikatorer kan kopplas till effektmålen. Förslagen handlar om öka kollektivtrafikandel, om kundnöjdhet, miljö, beläggningsgrad, information, bytespunkter med mera. Även Röda lanternan och Strömma meddelar förbättringsförslag till målen om anpassad direkttrafik, beläggningsgrad samt det kulturhistoriska tonnaget.

8.28.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar förslagen och tar dem vidare i det fortsatta arbetet för övervägande. Trafikförvaltningen är av uppfattningen att målen är ändamålsenliga men förbättringsförslag är alltid av godo.

8.29 Övrigt

8.29.1 Yttranden

Blidösundsbolaget bedriver kollektivtrafik till sjöss på uppdrag av trafikförvaltningen, uppdrag som sträcker sig fram till år 2028. Bolaget menar

att de bör involveras i arbetet med sjötrafikutredningen. Vidare anser Blidösundsbolaget att sjötrafikutredningen påvisar missförstånd vad gäller trafikförvaltningens arbete med skärgårdstrafiken under de senaste 50 åren.

Djurgårdens färjetrafik anser att trafikavtalstider ska vara långa för att långsiktigt förbättringsarbete ska få genomslag under avtalstiden. Vidare bedöms stora avtalsområden möjliggöra effektivt nyttjande av respektive avtals flotta. Vattenbussen anser att större avtalsområden i praktiken medför sämre konkurrensneutralitet och ställer sig frågan hur denna snarare ska stärkas.

Strömma anser att alternativ 2 behöver förtydligas vad gäller allmän trafikplikt. Strömma menar att trafikplikten ska utgå från ett trafiksystem som utgår från replipunkt i hemkommun till kärnö. Trafikplikten ska enligt Strömma inte läggas på hela skärgården.

Strömma ifrågasätter vidare att det ska vara möjligt att på en resa med SL-kort kunna boka plats i restaurang med fullständiga rättigheter.

Vattenbussen påpekar att eftersom kollektivtrafiken i region Stockholm upphandlas trafikslag för trafikslag i geografiskt avgränsade områden hindras tvärsöver-lösningar som kan avlasta vägnätet och generera kortare resvägar tillika cykellänkar. Trafikslagsneutrala upphandlingar är avgörande för att uppnå eftersträvad resurseffektivitet anser Vattenbussen.

Vattenbussen anser att trafikförvaltningen ska föreslå mer sjötrafik i syfte att öka marknadsandelen. Vidare bör akademin bör involveras i gemensamma utvecklingsinsatser.

Röda lanternan anser att Waxholmsbolaget ska återgå till att vara ett rederi med ansvar för all kollektivtrafik på vatten. Röda lanternan ser med oro på att ägandeformer för pendelbåtstonnage nu utreds. Röda lanternan bedömer att utredningsalternativ 2 kommer att innebära färre arbetstillfällen för sjögående personal, och arbetsdygn med delade turer. Utöver mindre attraktiva anställningar riskerar det att på sikt leda till kompetensbrist för det kulturhistoriska och kvarvarande större tonnaget.

8.29.1.1 Trafikförvaltningens bemötande

Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och konstaterar att sjötrafikutredningen inte kommer att hantera allmän trafikplikt, avtalsområden, anställningsformer, upphandlingsfrågor. Trafikförvaltningen

kommer inte heller i utredning föreslå ändrade förhållanden för det kulturhistoriska tonnaget. Samverkansformer med akademin finns etablerad.

Trafikförvaltningen avser fortsätta dialog med redare inom sjötrafikutredning del 1 och i kommande utredningssteg.

9 Förteckning över intressenter som yttrat sig

Nedan presenteras de intressenter som yttrat sig över sjötrafikutredningen uppdelat utifrån typ av intressent.

9.1 Myndigheter och förvaltningar

Polismyndigheten
Trafikverket
Länsstyrelsen Stockholm
Transportstyrelsen
Sjöfartsverket
Skärgårdsstiftelsen
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

9.2 Kommuner

Botkyrka kommun
Österåkers kommun
Nacka kommun
Haninge kommun
Sundbybergs stad
Nynäshamns kommun
Norrtälje kommun
Lidingö stad
Danderyds kommun
Täby kommun
Huddinge kommun
Ekerö kommun
Vaxholms kommun
Tyresö kommun
Södertälje kommun
Stockholms stad
Solna stad
Värmdö kommun

9.3 Föreningar och intresseorganisationer

Skärgårdens trafikantförening
Stadsutvecklarna i Värtahamnen
Funktionsrätt Stockholms län
Skärgårdsföretagarna
SIKO

Stockholms läns hembygdsförening

9.4 Allmänhet och samfälligheter

Privatperson 1
Privatperson 2
Privatperson 3
Privatpersoner 4, flera
Privatperson 5
Privatperson 6
Privatperson 8
Privatperson 7
Privatperson 10
Privatperson 11
Privatperson 12
Privatperson 14
Privatperson 14
Privatperson 15
Privatperson 16
Privatperson 17
Privatperson 18
Privatperson 19
Privatperson 20
Privatperson 21
Södra Stavsudda bryggförening
Vättersö Södra Bryggans Samfällighetsförening, Vättersö Nya Samfällighetsförening, Stora Aspöns Samfällighetsförening och Lilla Aspöns Samfällighetsförening
Ingmarsö vägförening
Strömsholms Bryggförening
Skötvikens samfällighetsförening
Husaröskärgårdens företagar- och intresseförening
Wettersö Ekonomiska Förening
Utö kontakt- och intresseförening
Harö Hasselö Intresseförening
Möjaskärgårdens Företagarförening, MSFF
STF Stockholm Lokalavdelning
Svartsö by fastighets AB

9.5 Övriga, redare, företag

Blidösundsbolaget (Transdev)

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-12-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Djurgårdens färjetrafik
Strömma Turism & Sjöfart AB
Röda lanternan
Vattenbussen AB
Våga kollektivtrafik

Replipunkter

Replipunkt				**Båttrafik**	**Busstrafik**		**Väg**			**Service**			
Namn	Kommun	Kärnö	Kommuncentrum	Båtlinje (linjesträckning)	Förutsättningar för buss	Busslinje (linjesträckning)	Vägnamn	Vägbredd	Vändplats	Parkering	Kiosk	Offentlig toalett	Övrigt
Simpnäs	Norrtälje	Arholma	Norrtälje	**30** (Simpnäs - Arholma)	Hållplats: Simpnäs brygga	**636** (Norrtälje - Björkö)	Simpnäs hamnväg	3.6 - 6.5 m	Ja	Ja	Nej	Nej	
Räfsnäs	Norrtälje	Tjockö	Norrtälje	**31** (Räfsnäs - Tjockö - Fejan)	Hållplats: Räfsnäs brygga	**631 / 361X** (Norrtälje - Rådmansö - Norrtälje)	Räfsnäs bryggaväg	3.6 - 6.5 m	Ja	Ja	Ja	Nej	
Furusund	Norrtälje	Gräskö	Norrtälje	**28** (Furusund - Östernäs - Rödlöga) **25** (Solö - Hemmarö - Furusund)	Hållplats: Furusund hotellplan (ligger 500 meter från bryggan)	**632** (Norrtälje - Yxlan) **634** (Norrtälje - Blidö)	Väg 278	3.6 - 6.5 m	Nej	Ja	Ja	Nej	
Åsättra	Österåker	Ingmarsö	Åkersberga	**12 CD** (Åsättra -Norra Ingmarsö - Husarö)	Hållapats: Åsättra brygga	**626** (Danderyds sjukhus - Åkersberga - Ljusterö)	Åsättra bryggväg	3.6 - 6.5 m	Ja	Ja	Ja	Nej	
Vaxholm	Vaxholm	Ramsö	Vaxholm	Se fotnot[1]	Hållplats: Vaxholm Söderhamnsplan (2 hållplatslägen)	**670** (Stockholm - Vaxholm) **681** (Kulla Vägskäl - Vaxholm) **699** Nattbuss (Stockholm - Vaxholm)	Väg 274	9.6 - 13.5 m vid hållplatsläge (6.6 - 9.5 m i bredd majoriteten av linjesträckningen)	Ja	Ja	Ja (finns butiker)	Ja	Bemannad terminal finns
Sollenkroka	Värmdö	Möja	Gustavsberg	**11** (Stockholm - Vaxholm - Boda - Sollenkroka) **14** (Stockholm - Vaxholm - Sollenkroka - Möja)	Hållplats: Sollenkroka brygga	**434** (Slussen - Djurö-Sollenkroka - Överby)	Sollenkroka-vägen	3.6 - 6.5 m (under 3.5 m förekommer längs linjesträckningen)	Ja	Ja	Ja	Nej	
Boda	Värmdö	Svartsö & Gällnö	Gustavsberg	**11** (Stockholm - Vaxholm - Boda - Sollenkroka)	Hållplats: Boda brygga	**438** (Slussen - Boda brygga)	Bodavägen	3.6 - 6.5 m En majoritet av	Ja	Ja	Nej	Nej	

[1] **3** (Stockholm - Vaxholm - Norra Lagnö), **4** (Stockholm - Vaxholm - Ramsösund), **5** (Stockholm - Vaxholm - Stegesund - Vikingsborg), **7** (Stockholm - Vaxholm -Lindalssundet - Lillsved), **8** (Stockholm - Vaxholm - Saxaröarna), **9** (Stockholm - Vaxhom - Mjölkö - Ljusterö), **11** (Stockholm - Vaxholm - Boda - Sollenkroka), **12** (Stockholm - Vaxholm - Lillsved -Norra Ingmarsö - Husarö), **13** (Stockholm - Vaxholm - Boda -Södra Ingmarsö - Husarö), **14** (Stockholm - Vaxholm - Sollenkroka - Möja), **24** (Stockholm - Vaxholm - Blidösundet), **26** (Stockholm - Vaxholm - Norrsund - Rödlöga), **27** (Stockholm - Vaxholm - Norrsund/Furusund - Arholma), **Pendelbåt linje 83 / 83X** (Stockholm - Vaxholm - Rindö)

				13 (Stockholm - Vaxholm - Boda - Södra Ingmarsö - Husarö)				sträckan är över 6.6 - 9.5 m eller över (under 3.5 m förekommer längs linjesträckningen)					
Stavsnäs	Värmdö	Runmarö, Sandhamn (Sandön) & Nämndö	Gustavsberg	**16** (Stavsnäs - Sandhamn - Hagede) **17** (Stavsnäs - Nämdö - Stavsnäs/Saltsjöbaden-Stockholm) **23** (Stavsnäs - Runmarö) **18** (Stockholm - Saltsjöbaden - Tyresö - Dalarö)	Hållplats: Stavsnäs	**433/434** (Slussen - Djurö-Sollenkroka - Överby)	Väg 222 /Stavsnäs-vägen	3.6 - 6.5 m (under 3.5 m förekommer längs linjesträckningen)	Ja	Ja	Ja	Ja	
Dalarö	Haninge	Ornö	Handen	**19** (Stockholm - Dalarö - Ornö (östra sidan)) **20** (Dalarö - Ornö (västra sidan))	Hållplats: Dalarö (Hotellbryggan)	**839** (Handterminalen - Dalarö)	Odinsvägen	3.6 - 6.5 m 9.6 - 13.5 m en viss del av lintesträckningen samt 6.6 - 9.5 (under 3.5 m förekommer en kort sträcka)	Ja (men något begränsat)	Ja (få platser)	Ja	Ja	
Årsta Brygga	Haninge	Utö	Handen	**21** (Årsta brygga - Utö)	Hållplats: Årsta brygga	**846** (Västerhaninge station - Årsta)	Videnäsvägen och Årsta Havsbads-vägen	3.6 - 6.5 m (6.6 - 9.5 cirka halva sträckan)	Ja	Ja	Nej	Nej	
Ankarudden	Nynäshamn	Landsort (Öja)	Nynäshamn	**29** (Ankarudden - Landsort)	Hållplats: Ankarudden	**852** (Nynäshamns station - Torö)	Ej namngiven väg	3.6 - 6.5 m	Ja	Ja	Nej	Nej	

Väsentliga bytespunkter

Bytespunkt		**Båttrafik**	**Övrig trafik**	**Busstrafik**		**Väg**			**Service**			
Namn	Kommun	Båtlinje (linjesträckning)	Linje	Förutsättningar för buss	Busslinje (linjesträckning)	Vägnamn	Vägbredd	Vändplats	Parkering	Kiosk	Offentlig toalett	Övrigt
Nynäshamn	Nynäshamn	**22** (Nynäshamn - Nåttarö - Ålö)	Pendeltåg Linje 43 Linje 43X Linje 42X	Hållplats: Nynäshamn station (4 hållplatslägen)	**783** (Södertälje centrum - Nynäshamns station)	Centrumgatan	Uppgifter saknas (uppskatt-ningsvis 3.6 - 6.5 m)	Ja	Ja	Restauranger finns	Ja (ej tillgänglighets-anpassade)	Finns turistbyrå där biljett kan köpas
					848 (Västerhaninge station - Nynäshamns station)							
					852 (Nynäshamns station - Torö)							
					854 (Sandhamn - Nickstahöjden)							
					858 (Nynäshamn - Grödby)							
					861 (Nynäshamn (Etsö) – Globen)							
					898 Nattbuss (Nynäshamn - Västerhaninge station)							
Trinntorp	Tyresö	**17** (Stavsnäs - Nämdö-Stavnäs/ Saltsjöbaden - Stockholm)	x	Hållplats: Trinntorp (hållplats cirka 500 m från bryggan)	**805** (Gullmarsplan - Tyresö Brevik (-Ällmora))	Breviksvägen	3.6 - 6.5 m	Nej	Ja	Ja	Nej	
		19 - stannar vissa turer vid Trinntorp (Stockholm - Dalarö - Ornö (östra sidan))										
		18 (Stockholm - Saltsjöbaden - Tyresö - Dalarö)			**819** ((Ällmora-) Tyresö Brevik - Fornudden - Tyresö Brevik (-Ällmora)							
Saltsjöbaden	Nacka	**17** (Stavsnäs - Nämdö-Stavnäs/ Saltsjöbaden - Stockholm)	Saltsjöbanan linje 25	Hållplats: Saltsjöbaden	**458** (Saltsjöbadens station - Solsidans station - Älgö))	Hotellvägen	3.6 - 6.5 m	Ja	Ja	Nej	Nej	

		18 (Stockholm - Saltsjöbaden - Tyresö - Dalarö)			**497 Nattbuss** ((Stockholm C-) Slussen - Saltsjöbaden - Slussen (- Stockholm C)							
Lillsved	Värmdö	**7** (Stockholm - Vaxholm - Lindalssundet - Lillsved) **12** (Stockholm - Vaxholm -Lillsved - Norra Ingmarsö - Husarö)	x	Hållplats: Lillsved (hållplatsen ligger 250 m från bryggan)	**437** (Lillsved - Slussen)	Lillsvedsvägen	3.6 - 6.5 m	Ja	Ja	Nej	Ja (ej tillgänglighets-anpassade)	
Östernäs	Norrtälje	**28** (Furusund - Östernäs - Rödlöga)	x	Hållplats: Östernäs affär (hållplatsen ligger 900 m från bryggan)	**631** (Norrtälje-Rådmansö-Norrtälje) **631X** (Norrtälje-Rådmansö-Norrtälje)	Östernäs bryggväg 1033	3.6 - 6.5 m (resterande väg mot Norrtälje är 9.6 - 13.5 m)	Ja (gäller för lastbil)	Nej (finns ingen allmän parkering)	Ja (butik)	Nej	
Österskär (är inte en brygga idag - finns potentiell plats för brygga cirka 1 km söder om Österskär station)	Österåker	Saknas idag	Roslagsbanan linje 28	Saknas	x	Österskärs-vägen	3.6 - 6.5 m	Ja	Ja (ett fåtal)	Nej	Info saknas	