

**Handläggare**  
Kommunstyrelseförvaltningen  
Sofia Eneborg  
08-578 293 68  
Strategisk trafikplanerare  
Sofia.Eneborg@tyreso.se

**Handlingstyp**  
Tjänsteskrivelse  
**Datum**  
2021-08-27

**Sida**  
1 (7)  
**Diarienummer**  
KSM2020-631.509

**Mottagare**  
Hållbarhetsutskottet

## Svar på remiss Sjötrafikutredning del 1

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut i kommunstyrelsen

- Kommunstyrelseförvaltningens skrivelse antas som Tyresö kommuns svar på remiss Sjötrafikutredning del 1

Kommunstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark  
Kommundirektör

Sara Kopparberg  
Chef Samhällsbyggnadskontoret

## Sammanfattning

Sjötrafikutredningen del 1 omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål. Denna utredning var på en första remissrunda hos berörda intressenter under sommar och hösten 2020, därefter har utredningen reviderats. De två utredningsalternativen har sammanvägts till ett nytt alternativ som medför möjlighet att uppfylla Waxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektivet. Det nya alternativet ger en mer anpassad trafik för de fastboende i skärgården, samtidigt som det nu föreslagna trafikalternativets principer erbjuder resurseffektivisering.

Tyresö kommun har nu getts tillfälle att svara på remissen och remisstiden sträcker sig till den 30 september 2021, men kommunen har fått förlängd svarstid till och med den 11 oktober.

För Tyresö kommuns del kvarstår tidigare yttrande. Kommunens ståndpunkt är att vi vill se en kraftigt utökad och förbättrad sjötrafik till och från Trinntorp. Vi ser att Trinntorp i Tyresö är en portal till den södra delen av Stockholms Skärgård. Det är av största vikt att sjötrafiken till Trinntorp utvecklas och att en samordning med Stockholms lokaltrafik, SL:s, busstrafik till Trinntorp fungerar väl i framtiden, för att stödja konceptet ”hela resan”. Detta för att möjliggöra attraktiva rekreationsresor till skärgården för alla Tyresöbor samt för kommunens besökare.

## Beskrivning av ärendet

Sjötrafikutredningen del 1 omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål som finns presenterade i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2050).

Ambitionen med utredningen är att peka ut en riktning för framtidens trafik och fartyg. Sjötrafiken ska tillsammans med övrig kollektivtrafik bidra till ökad regional tillgänglighet genom såväl stadsnära pendelbåtstrafik som skärgårdstrafik, vilket innebär att konceptet ”hela resan” är en förutsättning och att sjötrafikens resurseffektivitet ska höjas. En förutsättning är även att de bryggor och målpunkter som trafikeras idag generellt även trafikeras i framtiden. Vidare ska sjötrafikutredning del 1 medföra att ett ändamålsenligt tonnage utredas vidare i sjötrafikutredning del 2. Beslut om taxor och zoner av sjötrafiken inryms inte i denna utredning.

### **Revidering av tidigare utredningsalternativ**

Tidigare utredningsalternativ 1 var i stort jämförbart med hur skärgården trafikeras i nuläget. Utredningsalternativet uppnådde de flesta åtaganden i förhållande till resenärskategorier och godshantering enligt Waxholmsbolagets ägardirektiv. Utifrån ineffektiviteten med en låg belägningsgrad på stora fartyg sett över helåret, ses det inte vara önskvärt att fortsatt trafikera Stockholms skärgård med trafikupplägg enligt detta alternativ.

Tidigare utredningsalternativ 2 hade potential att resurseffektivisera trafiksystemet genom mindre fartyg, fler korta linjer och tätare resor mellan replipunkter och kärnöar. En utvecklad skärgårdstrafik enligt detta utredningsalternativ bedömdes medföra positiva effekter för fastboende skärgårdsbor och gynnsamt utifrån resurseffektivitet och miljö då en stor del av direktrafiken mellan Stockholm och mellan/ytterskärgården drogs ner.

Under sjötrafikutredningens gång identifierats ett antal hinder för förordat utredningsalternativ 2. Om resenärsantalet antas vara konstant skulle landtrafiken behöva utökas för att transportera en större mängd resenärer mellan regioncentra och replipunkter. En ökning av busstrafik, och sannolikt även biltrafik, ställer ökade krav på utveckling av landinfrastruktur, replipunkter och bussterminaler. En förändrad sjötrafik från Strömkajen 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 resenärskategoriernas resebehov i tillräcklig utsträckning, samtidigt som godshanteringsuppdraget blir svårare att uppfylla.

Utifrån detta anser Trafikförvaltningen att det inte är rimligt att rakt av implementera utredningsalternativ 2 och utredningsalternativ 1, det är inte en optimal väg framåt för utveckling av den kollektiva sjötrafiken. De bedömer att det behövs ett balanserat inriktningsalternativ för förändring av den kollektiva sjötrafiken och har utarbetat ett utvecklat och sammanvägt förslag till inriktning för framtidens skärgårdstrafik.

### **Utredningens åtgärdsförslag**

Förslaget som remitteras bibehåller väsentliga delar av dagens trafikupplägg samtidigt som skärgårdstrafiken gradvis kan utvecklas mot ett trafikupplägg som liknar det avfärdade utredningsalternativ 2. Det ger en mer anpassad trafik för de fastboende i skärgården, samtidigt som det nu föreslagna trafikalternativets principer erbjuder resurseffektivisering.

Under högtrafikperioder föreslås en 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. Denna typ av trafik medför en minskad risk för överbelastning av busstrafik och landinfrastruktur.

- 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).

Övriga delar av året, under låg och mellansäsong föreslås utökad busstrafik i kombination med färre avgångar vad gäller långlinjer från Strömkajen. För att kunna hantera lågt resande föreslås även anropstyrd trafik i skärgården. Att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning förstärkt bastrafik under höst, vinter och vår ger positiva effekter för fastboende och deltidsboende skärgårdsbor.

- 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.

Genom att ha fler mindre fartyg skapas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet, samt potential till bättre restider. Det i sin tur medför att boende i skärgården i större utsträckning kan tillgodogöra sig arbete, studier och utbud av offentlig och privat service som är delvis är begränsade idag. Likaså bedöms åtgärder stärka den regionala tillgängligheten till Stockholms skärgård sett till hela året för samtliga resenärskategorier.

Förändringar av linjenätet behöver analyseras vidare i kommande arbete och därefter löpande inom årliga trafikförändringar.

Pendelbåtstrafiken föreslås utökas med nya linjer och pågående och kommande försök med nya pendelbåtlinjer till Vaxholm och Värmdö fortgå efter försöksperioderna.

### **Måluppfyllelse**

Utredningsalternativet utgör positiva effekter på samhällsekonomin samt på miljö och sociala värden då fler använder kollektivtrafiken. Används kollektivtrafiken 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.

De nya pendelbåtlinjerna medför ökade resmöjligheter och i vissa reserelationer förkortade restider. Pendelbåtstrafiken bidrar till att avlasta och förbättra framkomligheten på vägnätet, vilket i sin tur medför positiva lokala miljöeffekter för människors hälsa avseende luftkvalitet och buller i anslutning till de vägar som avlastas.

Utredningsalternativet medför effekter för sällanresenärer och besökare till skärgården, då direktresor från Strömkajen fortsatt finns, vilket bidrar positivt till besöksnäringen. Sett till skärgårdstrafiken är de fastboende i skärgården utspridda över ett stort geografiskt område och på ett stort antal öar. Att förse en vidsträckt glesbygd med kollektivtrafik leder till att en samhällsekonomisk lönsam trafik är svår att uppnå. Sjötrafik som bedrivs under något mer effektiva förhållanden genom ökad grad av anropsstyrdtrafik är ett möjligt och mer behovsanpassat nyttjande av fartygen

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

Utredningsalternativet medför inga större förändringar som påverkar tillgängligheten för barn, äldre eller personer med funktionsvariation sett över året. Det kan dock bli aktuellt med byte mellan trafikslag framförallt under låg- och mellansäsong vilket påverkar ”hela resan” negativt.

En stor del av sjötrafikens påverkan på miljön beror på fartygens storlek och vikt. Effekter på miljön studeras inte i Sjötrafikutredning del 1. Utredning och beslut gällande tonnage sker i kommande Sjötrafikutredning del 2.

## Tyresö kommuns synpunkter

Tyresö kommun ser att utvecklingen av förslaget är bra i stort och att de revideringar som gjorts sedan förra remissen är väl avvägda.

Även om pendelbåtlinjerna inte utvecklas inom Tyresö kommun ser vi den utvecklingen och förslaget som positivt, då det ger ökade resmöjligheter, förkortade restider och bidrar till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet. Det ger positiva miljöeffekter för människors hälsa avseende luftkvalitet och buller i anslutning till de vägar som avlastas.

För Tyresö som skärgårdskommun är det viktigt att den betydelsefulla kopplingen till skärgården via Trinntorp säkerställs. Tyresö kommun vill se en kraftig utökning och förbättrad sjötrafik från Trinntorp då denna brygga är kommunens enda sätt att nå skärgården med kollektivtrafik via sjön. Via Trinntorp fås en bättre och snabbare tillgång till skärgården och utökade rekreationsmöjligheter.

Trinntorp är utpekad som en tydlig port för Tyresö mot resten av den södra skärgården i kommunens översiktsplan, Tyresö 2035. I området vid Trinntorp beskriver översiktsplanen att utformning av skärgårdsbryggan och badet ska utvecklas så att dessa håller hög standard gestaltningsmässigt och blir en mötesplats för alla. Även gästbryggan och service för båtgäster utvecklas. En ny mötesplats för Brevik skapas. Här finns utrymme för nya bostäder i mindre förtätningar längs Tegelbruksvägen och på de fastigheter som ligger närmast. I och med den tänkta utvecklingen är det viktigt för kommunen att sjötrafiken utvecklas på denna plats.

Oavsett säsong är det viktigt att hela resan kan göras i ett sammanhang till Trinntorp, utan byten. Hela resan med kollektivtrafik är särskilt viktig att beakta för att minska belastningen av personbilstrafiken i vägnätet, då den innebär störningar för boende längs Tyresövägen och Breviksvägen.

Därför ser vi att man med fördel kan förlänga stombusslinjen till Trinntorp på sikt, genom sträckan Stockholm City- Gullmarsplan-Tyresö centrum-Trinntorp, eller på annat sätt säkra en genare väg och snabb buss som kopplar till Trinntorp från Stockholm, via Tyresö centrum. Med få stopp på vägen mellan Tyresö och Stockholm. Detta skulle inte bara stärka kopplingen till sjötrafiken utan även till Östra Tyresö som inte trafikförsörjs på bästa sätt idag. Kollektivtrafikplanen som varit på remiss diskuterar vikten av att kollektivtrafikresor kan och behöver utvecklas, vilket går hand i hand med att utveckla en busslinje som kopplar ihop Trinntorp med Stockholm City. I denna fråga vill Tyresö kommun ha en fortsatt dialog med Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

För att uppnå klimatmål om att kväveoxider och partiklar ska minska och att öka förnybar energi är det viktigt att denna fråga verkligen tas om hand i nästa steg då fartygens tonnage utreds.

### **Prövning av barnets bästa**

Barn och ungas påverkan av sjötrafik beaktas när utredningen diskuterar sociala effekter av förslaget. Kollektivtrafik kan i stort ses som ett sätt för barn och unga att resa mer självständigt, och med förslag på nya pendlingsbåtar ges en utökad möjlighet för det. Därmed anses trafikförvaltningen ha med barn och ungas aspekter för denna remiss, men för att tydliggöra effekterna av en utökad sjötrafik för barn och ungas bästa hade det varit bra om en separat barnkonsekvensbedömning gjorts.

### **Bilagor**

Missiv remiss 2 Sjötrafikutredning del 1\_2

Sjötrafikutredning del 1 remissversion 2021\_2

Bilaga 1 Sjötrafikutredning Trafikförvaltningen\_2

Bilaga 2 Samrådsredogörelse remiss 2020 sjötrafikutredning del 1\_2

Bilaga 4 Utkast replipunkter och bytespunkter\_2