

Utlåtande 2017:248 RVII (Dnr 106-525/2017)

Bygg väderskydd vid Stockholms båthållplatser

Motion (2017:18) av Karin Ernlund m.fl. (alla C)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Karin Ernlund m.fl. (alla C) föreslår i en motion till kommunfullmäktige att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att staden snarast tar initiativ för att bygga attraktiva och effektiva väderskydd vid båthållplatserna Kungsholmstorg, Klara Mälarstrand, Söder Mälarstrand, Ekensberg samt Lilla Essingen.

Att staden initierar dialog och en ”förslagslåda” med boende och resenärer för att skapa en bättre koppling mellan angoringsplatsen för linje 85 på Söder Mälarstrand och Södermalm.

Att staden deltar i landstingets arbete med var den framtida båtpendeltrafiken kommer gå, samt att staden svarar upp och har väderskydd på plats när de nya båthållplatserna börjar trafikeras.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd och Stockholms läns landsting.

Stadsledningskontoret anger att samtliga väderskydd i Stockholms län sköts av Stockholms läns landsting och anser att staden inte ska ersätta eller komplettera landstingets utbyggnad av väderskydd, utan snarare stödja processen genom stadens befintliga roll som tillståndsgivare för bygglov av väderskydd.

Trafiknämnden instämmer i att landstinget bör ta samma ansvar för väderskydd vid båthållplatser som vid busshållplatser samt anger att landstinget ansvarar för dialoginsatser vid nya linjestreckningar. Trafiknämnden kommer anordna ett temporärt övergångsställe vid linje 85:s båthållplats på Söder Mälarstrand men anser inte att ett permanent övergångsställe är motiverat eftersom båtlinjen är ett försök. Nämnden ser även över behovet av fler övergångsställen och cykelparkeringar vid de övriga båthållplatserna för linje 85 och 89.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd anger att nämnden inte har någon rådighet över kajer och bryggor och har inga synpunkter på motionen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd instämmer i att landstinget bör ta samma ansvar för väderskydd vid båthållplatser som vid busshållplatser.

Norrmalms stadsdelsnämnd instämmer i att landstinget bör ta samma ansvar för väderskydd vid båthållplatser som vid busshållplatser.

Stockholms läns landsting instämmer i att landstinget bör ta samma ansvar för väderskydd vid båthållplatser som vid busshållplatser men anser att brister i samverkan mellan Stockholms stad och landstinget bidragit till brister i pendelbåtstrafikens tillgänglighet och resenärsmiljö vid båthållplatser.

Mina synpunkter

Stockholm är en stad byggd på öar och det finns stor potential att underlätta för stockholmarna att röra sig i staden genom att använda vattenvägarna. Detta transportsätt är i dag underutnyttjat. Mer attraktiva hållplatser skulle kunna göra att fler väljer att ta båten framför mindre miljövänliga alternativ.

För busshållplatser ansvarar landstinget för att bygga och underhålla väderskydd. Staden ansvarar för bygglov, upplåtelse och all mark utanför väderskyddet. Det är rimligt att samma princip gäller för båthållplatser. Trafiknämnden samarbetar med Stockholms Hamn AB och andra berörda aktörer och leder stadens arbete och samverkan med landstingets planering för utökad kollektivtrafik på stadens vatten. Att underlätta omstigning mellan båt och övrig kollektivtrafik såväl som gång och cykel är mycket viktigt. Staden ska dock inte bygga väderskydd.

Vid linje 85:s hållplats på Söder Mälarstrand finns idag signalreglerade övergångsställen längs större delen av gatan. Dessa korsningspunkter bedömdes vid uppstarten av båtlinjen vara lämpligt placerade med hänsyn till de målpunkter som finns längs gatan. Trafiknämnden gjorde i augusti 2016 bedömningen att ett nytt övergångsställe skulle kunna få dålig sikt vid trapporna mot Torkel Knutssonsgatan och skulle kunna behöva hastighetsdämpande åtgärder samt möjligen även en signalreglering för att bli tillräckligt trafiksäkert. Mot bakgrund av detta, samt med beaktande av att båtlinjen är ett försök, ansåg nämnden inte att en investering i ett permanent övergångsställe var motiverat. Trafikkontoret har dock sett över förutsättningarna för ett temporärt övergångsställe på platsen och kommer anordna ett sådant i höjd med trapporna vid Torkel Knutssonsgatan. Trafikkontoret ser även över om det behöver anordnas fler övergångsställen vid de övriga båthållplatserna för linje 85 och 89 samt om ytterligare cykelparkeringar behövs vid hållplatserna för linje 85 och 89. Landstinget meddelade dock i augusti 2017 att linje 85 läggs ner efter år 2018.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 8 november 2017

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Daniel Helldén

Ulrika Gunnarsson

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Hade vi haft yrkanderätt hade vi yrkat att tillstyrka motionen samt därutöver anföra:

Vi välkomnar att ansvarigt borgarråd uttrycker en vilja om att underlätta för stockholmarna att använda stadens vattenvägar. Detta är den viktigaste ändringen i Centerpartiets motion om fler attraktiva båthållplatser. Just därför driver vi på för att staden ska ta initiativ för fler väderskydd för Stockholms båtresenärer, bättre dialog med båtresenärerna samt samarbeta närmare med landstinget gällande var den framtida båtpendeltrafiken ska ta plats. Fullt rimliga förslag utifrån ett resenärsperspektiv.

Tyvärr väljer ansvarigt borgarråd att se Centerpartiets förslag på lösningar utifrån ett strikt ansvarsperspektiv och bortser ifrån att motionen yrkar på att staden ska ta ”initiativ” till nya väderskydd, inte nödvändigtvis finansiera dem. Motionens syfte är inte att ändra på finansieringsprinciperna mellan stad och landsting, snarare att driva på för en mer attraktiv båttrafik där staden svarar upp mot landstingets satsningar på en utbyggd pendelbåttrafik. En sak är säker, de flesta båtresenärer struntar i vem som ansvarar för väderskydd, förslagslådor eller nya båtlinjer, det är bekvämligheten som spelar roll. Därför är det trist att ansvarigt borgarråd verkar ha gett upp hoppet om bättre samverkan mellan staden och landstinget där staden driver landstinget i rätt riktning. För att båttrafiken ska kunna vara ett attraktivt alternativ under hela året måste bristerna i samverkan mellan Stockholms stad och trafikförvaltningen i landstinget omedelbart åtgärdas.

Remissammanställning

Ärendet

Karin Ernlund m.fl. (alla C) föreslår i en motion till kommunfullmäktige att kommunfullmäktige beslutar följande.

att staden snarast tar initiativ för att bygga attraktiva och effektiva väderskydd vid båthållplatserna Kungsholmstorg, Klara Mälarstrand, Söder Mälarstrand, Ekensberg samt Lilla Essingen.

att staden initierar dialog och en ”förslagslåda” med boende och resenärer för att skapa en bättre koppling mellan angoringsplatsen för linje 85 på Söder Mälarstrand och Södermalm.

att staden deltar i landstingets arbete med var den framtida båtpendeltrafiken kommer gå, samt att staden svarar upp och har väderskydd på plats när de nya båthållplatserna börjar trafikeras.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd och Stockholms läns landsting.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Storstockholms Lokaltrafik förfogar över cirka 12.000 hållplatser varav cirka 5.000 har ett väderskydd. Samtliga väderskydd i Stockholms län sköts av Storstockholms Lokaltrafik.

Önskemål om väderskydd till en hållplats kommer oftast in till Storstockholms Lokaltrafik från allmänheten. Storstockholms Lokaltrafik gör då en kontroll av antalet påstigande, samt en bedömning av behov med utgångspunkt från kriterier för väderskydd utifrån tillgängliga medel. Storstockholms Lokaltrafik ansöker sedan om bygglov hos respektive kommun. I ansökan redovisas väderskyddsmodell och placering. Väderskyddet uppförs i enlighet med befintligt program och Storstockholms Lokalttrafiks varumärke.

Väderskydd för kajer vid pendelbåtslinjer har särskilt analyserats av Storstockholms Lokaltrafik i ärendet ”Långsiktig inriktning kundmiljö bussväderskydd och hållplatser samt reklam”, Dnr SL 2014-0879.

När det gäller pendelbåtarnas kajplatser har Storstockholms Lokaltrafik som ambition att väderskydd ska tas fram i samverkan med kommuner, Stockholms Hamn AB och andra bryggållare. Förutsättningar för att kombinera cykel och kollektivtrafik för en mer sammanhållen kollektivtrafikupplevelse analyseras i syfte att garantera maximerad resenärsnytta.

Stadsledningskontoret menar att Storstockholms Lokaltrafik har både kompetens, erfarenhet och ett systematiskt arbetssätt för uppförandet av väderskydd i samband med sina hållplatser. Det synes därför inte självklart att staden ska ersätta eller komplettera Storstockholms Lokaltrafiks utbyggnad av väderskydd, utan snarare stödja processen genom stadens befintliga roll som tillståndsgivare.

Motion (2017:18) om väderskydd vid Stockholms båthållplatser av Karin Ernlund m fl (C) anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 augusti 2017 följande.

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

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 juni 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Väderskydd vid båthållplatser

Trafikkontoret instämmer i nyttorna med väderskydd vid båthållplatserna. När det gäller busshållplatser är det dock trafikförvaltningen och kollektivtrafikoperatörerna som ansvarar för väderskydd. Trafikkontoret anser att det är rimligt att samma princip gäller för båthållplatser

Pendelbåtlinje 85 och 89

Vad gäller frågan om ytterligare ett övergångsställe vid båthållplatsen på Söder Mälarstrand finns idag signalreglerade övergångsställen längs större delen av gatan. Dessa korsningspunkter bedömdes vid uppstarten av pendelbåtlinjen vara lämpligt placerade med hänsyn till de målpunkter som finns längs gatan samt gatans funktion

I trafikkontorets tjänsteutlåtande om övergångsställe på Söder Mälarstrand som antogs av trafiknämnden 2016-08-25 gjordes bedömningen att ett nytt övergångsställe i höjd med båthållplatsen skulle hamna mitt på sträckan med dålig sikt vid trapporna mot Torkel Knutssonsgatan, och skulle behöva hastighetsdämpande åtgärder samt möjligen även en signalreglering för att bli tillräckligt trafiksäkert.

Mot bakgrund av detta, samt med beaktande av att pendelbåtlinjen är ett försök ansåg inte trafikkontoret att en investering i ytterligare ett permanent övergångsställe var motiverat. Trafikkontoret har dock sett över förutsättningarna för ett temporärt

övergångsställe på platsen och kommer att anordna ett sådant i höjd med trapporna vid Torkel Knutssonsgatan.

Trafikkontoret ser även över om det behöver anordnas fler övergångsställen vid de övriga båthållplatserna för linje 85 och 89, samt huruvida ytterligare cykelparkeringar behövs vid båthållplatserna för linje 85 och 89.

Det är landstinget som ansvarar för eventuella dialoginsatser vid nya linjesträckningar men trafikkontoret medverkar gärna om det skulle bli aktuellt med kommunikationsinsatser. Trafikkontoret välkomnar goda idéer genom till exempel Tyck till-appen.

Framtida arbete med båtpendeltrafiken

Enligt uppdrag i budget ska trafikkontoret samarbeta med Stockholms Hamn AB och andra berörda aktörer, leda stadens arbete och samverka med landstingets planering för utökad kollektivtrafik på stadens vatten. Det pågår ett arbete med att klargöra ansvarsfördelningen för båthållplatserna som trafikkontoret deltar i. Landstinget har dock inte initierat ett fortsatt arbete med ny båtpendeltrafik. Om ett sådant arbete blir aktuellt medverkar trafikkontoret gärna.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 juni 2017 följande.

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

Ersätтарыtrande gjordes av Hans Tjernström (C), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Båttrafik är ett bra alternativ till övrig kollektivtrafik i Stockholm och bryggan i Ekensberg är ett välkommet tillskott. Mer attraktiva hållplatser skulle kunna göra att fler väljer att ta båten framför mindre miljövänliga alternativ. Hägersten Liljeholmens stadsdelsförvaltning ser positivt på att utveckla hållplatserna.

Enligt Stockholm stads gränssnittslista, som visar vilka förvaltningar som har handläggningsansvar över ett visst område inom Stockholms kommun, är det trafiknämnden som ansvarar för kajer och bryggor inom trafikerad sjöfart. Stadsdelsnämnden har ingen rådighet över dessa frågor och är inte den av stadens nämnder som är bäst lämpad att delta i landstingets arbete med var den framtida båtpendeltrafiken ska gå. Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning har därför inga synpunkter på motionen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 augusti 2017 följande.

Stadsdelsnämnden besvarar remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Ersätтарыtrande gjordes av Kristin Jacobsson (C), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 juli 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Det är väl känt att den mycket kraftiga befolkningstillväxt som staden har kommer att öka trycket på trafiknätet och därmed skapa ökad trängsel och konkurrens om befintliga ytor. Stockholm är en stad byggd på öar och det finns många vattenbarriärer som behöver korsas för att ta sig mellan olika stadsdelar. Ett effektivt sätt att underlätta för stockholmarna att röra sig i staden är att utnyttja vattenvägarna. Detta transportsätt är i dag underutnyttjat. Förvaltningen anser därför att staden bör främja ett ökat nyttjande av kollektivtrafik på vatten, också för att avlasta trafiknätet på land.

Det är landstingets trafikförvaltning som ansvarar för väderskyddet, byggkonstruktionen, och städning inne i detta. Staden ansvarar för bygglov, upplåtelse, och all mark utanför, inklusive snöröjning på till och frånfartsvägar. Staden bör ta samma ansvar för hållplatser och attraktiva bytespunkter för de som pendlar med båt som för alla andra kollektivtrafikpendlare. Att underlätta omstigning mellan båt och andra färdmedel, övrig kollektivtrafik såväl som gång och cykel, är därför på vissa platser helt nödvändigt och generellt mycket positivt. Mål om väl utformade och tillgängliga kajlägen för kollektivtrafik på vatten finns också i stadens framkomlighetsstrategi från 2012. I länets gemensamt framtagna Trafikförsörjningsprogram är ett av huvudmålen att en ökad andel resor ska ske med kollektivtrafik, vilket ovan beskrivna insatser också kan bidra till.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 augusti 2017 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 juli 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Det är väl känt att den befolkningstillväxt som staden har kommer att öka trycket på trafikanätet och därmed skapa konkurrens om befintliga ytor. Stockholm är en stad byggd på öar och det finns många vattenbarriärer som behöver korsas för att ta sig mellan olika stadsdelar.

Det känns rimligt att Staden tar samma ansvar för hållplatser för de som pendlar med båt som för alla andra kollektivtrafikpendlare. Att underlätta omstigning mellan båt och andra färdmedel, övrig kollektivtrafik såväl gång- som cykeltrafik, är positivt. Mål om väl utformade och tillgängliga kajlägen för kollektivtrafik på vatten finns också i stadens framkomlighetsstrategi från 2012. I länets gemensamt framtagna trafikförsörjningsprogram är ett av huvudmålen att en ökad andel resor ska ske med kollektivtrafik, vilket ovan beskrivna insatser också kan bidra till.

Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen i Stockholms läns landstings yttrande daterat den 22 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningen instämmer i motionen om att det finns brister i pendelbåtstrafikens tillgänglighet och resenärsmiljö vid båthållplatser. Anledningen till detta bedöms vara brister i samverkan mellan Stockholm stad och trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting, SLL) samt även mellan stadens trafikkontor och Stockholms Hamn AB.

I motionen nämns ett exempel där Stockholms Hamn AB anvisar trafikförvaltningens försökslinje 85 till en båthållplats på Söder Mälarstrand där resenärer hoppar över räcken och korsar en trafikerad väg på grund av att hållplatsen inte har god tillgänglighet från land. I detta fall ansvarar Stockholms Hamn AB för hållplatsen mot vattnet och trafikkontoret för marken mot land. Landstinget har av Stockholms Hamn AB fått lov att utrusta denna båthållplats med toppskytt, informationskvarter samt realtidsskytt, dock inte med väderskydd. Stockholms Hamn AB hänvisade till att linjen drevs som försök under en begränsad period.

För busstrafiken inom Stockholm stad finns ett avtal som stipulerar ansvarsgränser för exempelvis vilken part som bär ansvar för bland annat den hårdgjorda ytan (staden) och väderskydd (landstinget). Trafikförvaltningen anser att denna praxis bör råda även för pendelbåtstrafik. Frågan har diskuterats på tjänstemannanivå mellan trafikkontoret (Stockholm stad) och trafikförvaltningen (SLL) i tre års tid. I andra europeiska städer där pendelbåtstrafik har utvecklats och blivit en större del av kollektivtrafiken jämfört med Stockholm finns överenskommelser mellan respektive parter avseende ansvar, och trafikförvaltningen menar att avtal som reglerar ansvar mellan landsting och stad även i Stockholm är en förutsättning för att pendelbåtstrafiken ska utvecklas.

Stockholms läns landsting planerar för investering av moderna pendelbåtar med hög miljöprofil och full tillgänglighet med säker resenärsmiljö, behovet av tillgängliga, säkra och trygga pendelbåthållplatser vid Stockholm stads kajer är därför stort.

Reservationer m.m.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Ersätтарыttrande gjordes av Hans Tjernström (C) enligt följande.

Stockholms närhet till vatten ger stora möjligheter för ökad kollektivtrafik. De förslag som lyfts i motionen – cykelställ, vindskydd och övergångsställen vid bryggorna är lågt hängande frukter för att snabba på ökad pendling. Nämnden borde även å sin sida betona vikten av att Trafiknämnden gör slag i saken.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Ersätтарыttrande gjordes av Kristin Jacobsson (C) enligt följande.

På Centerpartiets initiativ har Alliansen i landstinget har pendelbåttrafiken utvecklats i länet och staden de senaste åren. Glädjande nog trafikeras just också Kungsholmen med pendelbåtar.

Centerpartiet vill att pendelbåttrafiken i större utsträckning än idag ska avlasta annan pendling.

Tyvärr tycks den styrande S-MP-V ledda majoriteten i staden inte dela vår vision om en utbyggd pendelbåttrafik och det är beklagligt att staden inte har bidragit till att göra båtpendlingen till ett tillgängligt och mer attraktivt alternativ, året om. Att det vid pendelbåtshållplatser saknas exempelvis övergångsställen, eller cykelparkeringar underlättar inte båtpendlandet.

Det är glädjande att förvaltningen delar Centerpartiets syn på att pendelbåttrafiken är ett trafikslag som kan utvecklas och att staden bör göra sitt för att underlätta omstigning mellan båt och andra färdmedel, övrig kollektivtrafik såväl som gång och cykel.