

**Tid** Torsdagen den 27 augusti 2020 kl. 16.00 – 16.30  
**Plats** Rådssalen, Stadshuset  
**Justering** Tisdagen den 8 september 2020 §§ 1-8, 11-13, 19-22, 25

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 27 augusti 2020, §§ 9-10, 14-18, 23-24,  
26-27

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

### **Närvarande**

#### **Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden  
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Ulla Hamilton (M)  
Jan Tigerström (M)  
Eva Ekmehag (M)  
Patrik Silverudd (L)  
Johan Fälldin (C)  
Mikael Valier (KD)  
Jan Valeskog (S)  
Inger Edvardsson (S)  
Marlene Karlén (V)  
Mads Lundgaard (SD)

#### **Tjänstgörande ersättare:**

Emil Stensson (S) för Emmelie Renlund (S)

#### **Ersättare:**

Tomas Tetzell (M)  
Bo Lindner (M)  
Camilla Kylanfelt (MP)  
Svante Linusson (C)  
Joel Höglund (V)  
Natalia Espinosa (V)  
Peter Wallmark (SD)  
Malin Ericson (Fi)

#### **Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Åse Geschwind, Anna Green, Ulrika Falk, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Bengt Stenberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13 samt biträdande borgarrådssekreteraren Lovisa Dahlström.

**§ 15****Trafikförvaltningens sjötrafikutredning del 1. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2020-01359

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD):

- 1 Trafiknämnden beslutar att överlämna kontoret tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att förorda inriktningen utredningsalternativ 1.
- 3 Trafiknämnden anför därutöver följande:

Vi är positiva till att regionen utreder framtidens sjötrafik eftersom det behövs för att säkra en attraktiv och hållbart växande storstadsregion. Ur ett framkomlighetsperspektiv är kollektivtrafik både till land och till sjöss nyckelfrågor. Det är därför bra att fler pendelbåtlinjer utreds.

Vi anser dock att dagens möjlighet att ta sig direkt mellan innerstadens levande kajer och mellan- och ytterskärgården innehåller betydligt fler värden än endast framkomlighetsaspekter.

Stockholm är en av världens vackraste städer med sin natur och skärgårdsmiljö. Den klassiska skärgårdssupplevelsen är en av de få attraktionerna i Stockholm som bokstavligen är världsunik. Vattnet i och runt staden är en del av stadens identitet och bidrar med livskvalitet både för invånare och besökare. Att kraftigt minska möjligheten 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.

Därtill anser vi 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.

- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 juni 2020.

Trafikkontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

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

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Region Stockholm föreslår i sjötrafikutredningen att de dramatiskt ska minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget är att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens blir att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen leder till att nästan alla turister och deltidsboende i skärgården i praktiken tvingas åka långa bussresor innan de kan kliva på en båt för att ta sig till skärgården. Dessutom förkortas båtresorna kraftigt.

Detta förslag innebär att de som bor permanent på öarna kan få kortare restid men också att mindre attraktiva färdsätt leder till betydligt färre turister i skärgården. Skärgårdsupplevelsen för många turister handlar om båtupplevelsen och att kunna åka genom överlden. Med detta förslag upphör nästan all denna trafik.

Målet med båttrafiken måste vara att öka antalet besökare i skärgården och göra det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom verkar de blågröna i regionen inte ta hänsyn till att turismen är en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser dessutom risker med att skärgårdstrafiken mer och mer ska lämnas till marknadskrafterna. Privata aktörer som kanske inbjuds kommer att höja priserna och det blir svårare ta sig ut med en skärgårdsbåt. Skärgården måste vara en tillgång för alla i regionen. Inte bara ett fåtal som har råd att betala för dyra båttransporter.

- 3) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD).

### **Reservation**

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

### **Särskilt uttalande**

Mads Lundgaard (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna ställer sig mycket positiva till att, så som föreslås, utveckla pendelbåtstrafiken inom kommunen. Det är dock av vikt att de ekonomiska aspekterna noga följs upp. Det ska beaktas att det kan ta tid innan nya linjer som tas i bruk används fullt ut av sin möjliga målgrupp.

Det är även mycket viktigt att koppla ihop sjötrafiksystemet med kollektivtrafiken på land och att identifiera var nya brygglägen bör placeras och hur det kopplas samman med bebyggelsen på ett attraktivt sätt och kollektivtrafiken på land. En viktig aspekt i all planering för kollektivtrafik är att skapa bekväma, enkla, tidseffektiva och attraktiva och upplevelsemässigt säkra bytespunkter mellan kollektiva färdmedel. Detta gäller inte minst tillfälliga besökare på kortare besök i staden. En annan aspekt är begriplighet, det vill säga att kollektiva färdmedel har bytespunkter som uppfattas som naturliga och enkla att orientera sig genom.

Utifrån detta resonemang framstår det rekommenderade "Alternativ 2" för framtida sjötrafikupplägg som tveksamt och eventuellt även kontraproduktivt när det gäller sjötrafiken som rör sig över kommungränserna. Alternativ 2 innebär att den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg minskas i syfte att stärka upp och gynna pendlingen längre ut i skärgården framför allt för fastboende.

Enligt detta föreslås att resor till skärgården i högre utsträckning skall nyttja kollektivtrafiken på land till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Det innebär i klartext att besökare till Stockholms unika skärgård skall hänvisas till någon form av busstrafik till mer eller mindre anonyma bytespunkter längre ut från innerstaden än idag. Sammankopplingen mellan Stockholms centrala delar och skärgården som en enhet påverkas med en sådan trafiklösning negativt. Skärgårdsbåtar på rad utefter Strömkajen och dess tutande är en viktig del av Stockholms identitet som skärgårdsstad. Inte att förglömma är att Södermalm de facto är skärgårdsstaden Stockholms största ö.

De resande som idag på ett enkelt och bekvämt sätt – med i många fall betydande bagage – kan gå ombord vid Strömkajen på en skärgårdsbåt för sin resa ut till skärgården, kommer enligt Alternativ 2 att hänvisas till en bussresa. Det säger sig självt att en sådan ordning dels (1) kommer att innebära en betydande förlust vad gäller resandets glädje och trivsel, båtresan är för besökaren en del av upplevelsen av skärgården och hur den förändras ju längre ut man kommer, samt dels (2) riskerar att reducera antalet besökare till skärgården. Även för kategorin pendlare kan en sådan ordning innebära en förlust. För en besökare med campingutrustning eller stor packning är det enkelt att ta en kort taxifärd från exempelvis Stockholms Central till Strömkajen. Det är tveksamt om en betydligt längre och dyrare taxiresa framstår som lika attraktiv, kanske inte ens som ett alternativ.

Det behöver utredas mer i detalj om Alternativ 2 blir tillräckligt bra för turismen. Det kan inte förutsättas att pendlare och turister per automatik kommer att vilja välja kollektivtrafik för att ta sig till de tänkta externa startpunkterna för båtresor. Det är fullt tänkbart att de resande, för att vinna såväl tid som bekvämlighet, väljer att åka bil eller taxi till dessa punkter. Pendling med bil tarvar också stora parkeringsplatser i anknytning till bryggorna. Miljön runt dessa knutpunkter kommer därför att behöva exploateras.

Utredningen poängterar även betydelsen av att kombinera båt- och cykeltrafik för en effektiv kollektivtrafik och att det är viktigt att cykeln kan vara en del av resan. Det är viktigt att förbereda fartygen så att de kan ta med cyklar samt att trafiksäkra, attraktiva och trygga gång och cykelkopplingar byggs ut till/från alla hållplatser. Den beskrivningen riskerar att endast omfatta de linjer som kommer att trafikera Stockholms kommun om mellan- och ytterskärgårdstrafiken endast nås via andra trafikslag då det i dagsläget är enkelt och praktiskt att gå ombord på någon av båtarna till skärgården med bagage och cykel. Om resande med båt i framtiden hänvisas till matarbussar till båtanknytningsplatser kommer detta av rent praktiska skäl att utesluta cyklister.

Vi menar att det dramatiska mötet mellan innerstad och skärgård, vid stadens kajer, i sig är en begivenhet och kvalitet. Att delvis avskaffa eller reducera denna kvalitet framstår inte som helt i linje med önskemålen att stärka Stockholms besöksnäring – särskilt inte som denna redan har drabbats av kännbara förluster genom Corona-pandemin. Att förbättra situationen för de fastboende skärgårdsborna, bör det självfallet ingå att stärka besöksnäringen i skärgården, som många fastboende är beroende av för sin utkomst.

#### **Ersättaryttrande**

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).