

## Remiss av sjötrafikstuderingen del 1

Svar på remiss från Kommunstyrelsen KS 2020/690

### Sammanfattning

För att göra en bedömning av alternativen som presenteras saknas grundliga underlag från bland annat näringsidkare och aktörer i besöksnäringen som visar behov och utvecklingspotential för målgruppen besökare samt fritidshusägare. Underlag verkar endast ha hämtats in från boende i regionen. Det vore bra om enkätundersökningen kan kompletteras med turistekonomiska underlag för besöksnäringen.

De risker som identifierats med alternativ 2 är att den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg ska minskas i syfte att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården. Detta innebär att resor till skärgården kommer att behöva utföras i större utsträckning med att nyttja landkollektivtrafiken till befintliga och nya repli-, bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Ett fortsatt tillhandahållande av direktresor från Stockholm C/Strömkajen, enligt Alternativ 1, anses avgörande för en fortsatt positiv utveckling av besöksnäringen i Stockholm.

Bedömningen om att Alternativ 2 kommer att medföra positiva effekter för besöksnäringen genom ökade resmöjligheter mellan skärgård och fastland samt minskade reskostnader är mycket svår att verifiera, och troligt stämmer den inte överens med vad som kommer upplevas. Däremot kan fler negativa effekter uppstå bland annat med anledning av ökad trängsel på replipunkter där byte av färdstätt ska ske. Det blir även negativ påverkan för resenärer med bagage.

Det finns en risk i att den upplevda tillgängligheten för sällanresenärer påverkas negativt i alternativ två då en resa mellan Stockholm C och skärgården generellt behöver utföras med byte mellan land- och sjötrafik, trots att den faktiska tillgängligheten ökar. Dessutom kommer det, som angivet i Alternativ 2, att krävas ett arbete med insatser som förenklar för resenärer ska hitta hela resan ut i skärgården, vilket försvårar ytterligare för besöksnäringen.

I fortsatt arbete bör en inledande dialog med aktörer och företag inom besöksnäringen för att ta reda på och säkerställa målgruppens behov och företagets förutsättningar att bedriva och utveckla sin verksamhet i skärgården med inriktning på nationella och internationella besökare.

### Ärendet

Stadshus AB har getts möjlighet att inkomma med yttrande över Trafikförvaltningen inom Region Stockholms Sjötrafikutredning del 1. Den remitterade utredningen utgår i huvudsak från två scenarier. Huvudfrågan är om det är direkttrafiken till Stockholm (alternativ 1) eller bastrafiken mellan kärnöar och kollektivtrafik-knutpunkter på fastlandet (alternativ 2) som ska dimensionera behov av fartyg med mera. De två alternativen består i om trafiken ska fortsätta som idag eller med ett större fokus på bastrafiken. Utredningen förordar alternativ två, det vill säga ett större fokus på bastrafiken där sjötrafiken kopplas samman mer med landkollektivtrafiksystemet. Detta medför att det blir enklare att resa med sjötrafiken som en naturlig del av kollektivtrafiksystemet. För skärgårdstrafikens del innebär detta 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.

Kommunstyrelsen har remitterat Sjötrafikutredningen del 1 till bl. a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolaget Stockholms Hamn AB. Nedan följer en redovisning av bolagets remissvar i huvudsak. Remissvaret i sin helhet återfinns i bilaga.

### **Underremiss**

#### ***Stockholms Hamnar AB remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 1):***

En förutsättning för en framgångsrik kollektivtrafik på vatten är resenärernas möjligheter att kliva av båten för att snabbt kunna förflytta sig vidare med till exempel tunnelbana eller buss. Hamnen efterlyser fördjupade analyser av möjliga bytespunkter mellan kollektivtrafik på vatten och övrig kollektivtrafik i det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen. Detta gäller för Stockholms stads del framför allt sjönära områden runt Mälaren.

En särskilt viktig fråga för Stockholms Hamnar är besöksnäringens behov av effektiva och kvalitativa transporter till attraktiva besöksmål. Under högsäsong har besökare och transportföretag utmaningar med framkomligheten och det är angeläget att de berörda aktörerna i regionen utreder olika former av behovsanpassad sjötrafik för besöksnäringen. Detta gäller inte minst de många färje- och kryssningspassagerarna som ankommer till hamnarna i Stockholms innerstad.

I utredningens första del saknas dock ett mer utförligt resonemang kring genomförande-frågor samt ansvarsfördelning och finansiering av ny infrastruktur för kollektivtrafik på vatten. Hamnens erfarenhet är att många tidigare processer har stannat av till följd av otydlig ansvarsfördelning. Det har också saknats en långsiktig tidplan för genomförande vilket försvårar för berörda kommuner och hamnverksamheten att planera för de utvecklingsbehov som finns kring bryggor och kajer. Stockholms Hamnar och stadens trafikkontor besitter omfattande kunskap om dagens befintliga system av bryggor samt den status de har i dag. Därmed finns förutsättningar att relativt snabbt nå fram till en gemensam genomförandeplan.

**Koncernledningens synpunkter**

För att göra en bedömning av alternativen som presenteras saknas grundliga underlag från bland annat näringsidkare och aktörer i besöksnäringen som visar behov och utvecklingspotential för målgruppen besökare, både svenska och utländska gäster samt fritidshusägare. Underlag verkar endast ha hämtats in från boende i regionen. Det vore bra om enkätundersökningen kan kompletteras med turistekonomiska underlag för besöksnäringen.

De risker som identifierats med alternativ 2 är att den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg ska minskas i syfte att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården. Detta innebär att resor till skärgården kommer att behöva utföras i större utsträckning med att nyttja landkollektivtrafiken till befintliga och nya repli-, bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Ett fortsatt tillhandahållande av direktresor från Stockholm C/Strömkajen, enligt Alternativ 1, anses avgörande för en fortsatt positiv utveckling av besöksnäringen i Stockholm.

Bedömningen om att Alternativ 2 kommer att medföra positiva effekter för besöksnäringen genom ökade resmöjligheter mellan skärgård och fastland samt minskade reskostnader är mycket svår att verifiera, och troligt stämmer den inte överens med vad som kommer upplevas. Däremot kan fler negativa effekter uppstå bland annat med anledning av ökad trängsel på replipunkter där byte av färdstätt ska ske. Det blir även negativ påverkan för resenärer med bagage.

Det finns en risk i att den upplevda tillgängligheten för sällanresenärer påverkas negativt i alternativ två då en resa mellan Stockholm C och skärgården generellt behöver utföras med byte mellan land- och sjötrafik, trots att den faktiska tillgängligheten ökar. Dessutom kommer det, som angivet i Alternativ 2, att krävas ett arbete med insatser som förenklar för resenärer ska hitta hela resan ut i skärgården, vilket försvårar ytterligare för besöksnäringen.

I fortsatt arbete bör en inledande dialog med aktörer och företag inom besöksnäringen ske för att ta reda på och säkerställa målgruppens behov och företagens förutsättningar att bedriva och utveckla sin verksamhet i skärgården med inriktning på nationella och internationella besökare. Koncernledningen anser att det finns ett behov av ytterligare dialog med Visit Stockholm AB och Stockholms Hamn AB om framtida kollektivtrafik på vattnet och gör bedömningen att det finns möjligheter att nå bred förankring och samsyn mellan de berörda aktörerna om åtgärder diskuteras utifrån en bred synvinkel.

Krister Schultz  
Vice VD

**Bilagor**

Remissvar Stockholms Hamn AB

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Krister Schultz, Vice vd	2020-09-08