

Handläggare
Eva Johansson
Telefon: 08-508 288 03

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2021-08-24 p. 18

Sjötrafikutredning del 1, remissomgång 2

Remiss från kommunstyrelsen – KS 2021/700

Förvaltningarnas förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Justera beslutet omedelbart.

Anna Hadenius
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikförvaltningen har på uppdrag av regionfullmäktige gjort en utredning om den framtida kollektiva sjötrafiken. Utredningen presenterar ett sammanvägt förslag på framtida utveckling utifrån en tidigare remissrunda hösten 2020.

Utredningen föreslår:

- Behovsanpassad skärgårdstrafik från Strömkajen till mellanskärgården för besöksnäringen under högsäsong. Detta för att möjliggöra ett fortsatt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård.
- Behovsanpassad bastrafik övrig tid på året för skärgårdsboende genom implementering av anropsstyrd trafik och fler mindre båtar. Att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning förstärkt bastrafik under höst, vinter och vår ger positiva effekter för fastboende och deltidsboende skärgårdsbor.

- Införande av fler stadsnära pendelbåtslinjer som kan avlasta vägnätet och gynna kombinationsresor med cykel.

Bakgrund

Trafikförvaltningen har på uppdrag av regionfullmäktige utrett hur framtidens sjötrafik bör utformas. Utredningen omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska utformas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål. Planeringsår är 2025 med en framåtblick på cirka 10 år. Godstransporter, taxor och zoner samt själva fartygsflottan omfattas inte av denna utredning.

En första remiss av sjötrafikutredning del 1 genomfördes sommarhöst 2020. Miljö- och hälsoskyddsnämnden var inte tillfrågad som remissinstans vid det tillfället. Efter remissen har utredningen genomgått revideringar utifrån inkomna synpunkter och fortsatta analyser. Nu genomförs ytterligare en remiss av det sammanställda förslaget och efter det kommer utredningen att hanteras politiskt inom regionen.

I utredningen har man tagit avstamp i regionens beslutade mål inom ett flertal områden. Exempel på mål är ett ökat kollektivt resande, förbättrad livsmiljö och tillgänglighet på landsbygden och i skärgården, goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för tidseffektivt resande, behovsanpassad trafik för besöksnäringen under högsäsong samt bidrag till avlastning och förbättrad framkomlighet på vägnät.

Utredningen har även utgått från regionens miljöprogram och identifierat följande relevanta effektmål:

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

Fartygsflottan och dess effekt på miljön kommer att utredas i kommande Sjötrafikutredning del 2.

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 innebär en resurseffektivisering.

Ärendet

Den kollektiva sjötrafiken har i princip tre olika målgrupper av resenärer: hel- och deltidsboende i skärgården, besöksnäringen för transport ut i skärgården under högsäsong samt de stadsnära pendlarna.

När det gäller skärgårdstrafiken under högsäsong föreslås en behovs-/säsongsanpassad trafik från Strömkajen mot framförallt mellanskärgård, samt i 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 är fokus på bastrafiken som behovsanpassas utifrån fastboende och deltidsboende skärgårdsbor, bland annat med implementering av anropsstyrd trafik. Bastrafik innebär ett miniutbud av kollektivtrafik som bör finnas mellan kärnöar (öar som erbjuder fast boende och viss samhällsservice) och respektive kollektivtrafiknod; två turer på morgon/förmiddag och omvänt tillbaka under eftermiddag/kväll, dessutom ska varje kärnö en vardag per vecka även ha en senare kvällstur.

För bastrafiken ingår kopplingen till övrig kollektivtrafik. Perspektivet ”hela resan” för kollektivtrafikresenärerna är en bärande del i förslaget. 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. Likaså bedöms dessa åtgärder stärka den regionala tillgängligheten till Stockholms skärgård sett till hela året för samtliga resenärskategorier.

Trafikupplägget medför ett behov av fler mindre kapacitetsstarka fartyg och färre stora kapacitetsstarka fartyg. En ökad grad av anropsstyrd trafik under lågsäsong, där resenärerna bokar transport vid behov, bedöms öka fartygens belägningsgrad året runt. Med fler mindre kapacitetsstarka fartyg i flottan i skärgårdstrafiken och en uppskattad högre belägningsgrad medför att varje resa blir mer resurs-/energieffektiv per resenär. Behovet av is- och gods bärande fartyg medför dock att resurseffektiviteten ur en miljösynpunkt kommer vara lik dagens under vintertid med isförhållanden. Detta då 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 resenärsstrycket är mycket högt. Det finns alltså inneboende konflikter mellan resande och yttre förutsättningar som har påverkan på flottans sammansättning och miljöeffekter.

För den stadsnära sjötrafiken eftersträvas en minskad belastning på vägnätet samt att främja kombinationsresor cykel – sjötrafik – cykel vilket i sin tur medför positiva lokala miljöeffekter för människors hälsa avseende luftkvalitet och buller i anslutning till de vägar som avlastas. 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. Det har visat sig att de pendelbåtlinjerna har stor potential att värva bilister. Förslag på nya pendelbåtlinjer kommer att presenteras i separata utredningar.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen bedömer att trafikförvaltningens förslag på upplägg för hur den framtida sjötrafiken bör utformas är väl genomförd och har med tanke på det tidiga utredningsskedet tagit väl hänsyn till tänkbara miljö- och hälsoaspekter.

Miljöförvaltningen är positiv till att stor vikt i utredningen har lagts vid att knyta ihop skärgårdstrafiken med övrig kollektivtrafik samt att man tittar på pendelbåtsalternativ för att avlasta biltrafiken och gynna kombinationsresor med cykel. Det medför positiva lokala miljöeffekter för människors hälsa avseende luftkvalitet och buller i anslutning till de vägar som avlastas. Här får man dock se över placering av pendelbåthållplatser och knytpunkter för övrig kollektivtrafik ur störningssynpunkt för kringboende. Det har till exempel förekommit klagomål på bullerstörning orsakad av pendelbåttrafik från boende i Hammarby Sjöstad.

Trafikupplägget har bedömts mot ett nuläge för att undersöka hur det bidrar till uppfyllnad av effektmålen. I stort sett ger det positiva effekter utom i ett fall och det gäller effektmålet att Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska. Här redovisas ett negativt bidrag. Denna initiala bedömning grundar sig på att en ökning av trafik alltid kommer generera mer utsläpp. Tillkommande pendelbåttrafik bedöms totalt sett medföra att utsläpp av partiklar och kväveoxider ökar. Miljöförvaltningen vill här betona att skiftet

till nyare, mindre fartyg snarare ska ses som en möjlighet att införa ny teknik med t.ex. eldrivna fartyg utan utsläpp alternativt fartyg som drivs med förnybara drivmedel och med långtgående avgasrening.

Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter på förslaget i detta skede.

Bilagor

Sjötrafikutredning del 1, remissomgång 2