



2021-08-16

Till: Stockholms stadshus AB

Ert dnr: Dnr SSAB 2021/79

Dnr: 2021/406-2

## Remissyttrande avseende Remiss 2 Sjötrafikutredning del 1

**Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt samt att bidra till regionens besöksnäring.**

Stockholms Hamnar, nedan kallat Bolaget, har beretts möjlighet att yttra sig över Remiss 2 för Sjötrafikutredning del 1.

Region Stockholm är genom Trafiknämnden regionens kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den allmänna kollektivtrafiken. Sjötrafiken är en del i kollektivtrafiksystemet och trafikförvaltningen har på uppdrag av Regionfullmäktige i Stockholm genomfört en utredning på hur Stockholmsregionens sjötrafik kan utformas framöver.

Utredningen startade 2019. Den omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål. Samrådsmöten har genomförts 2019-2021 och en första remiss av sjötrafikutredningen genomfördes sommar-höst 2020. Yttranden från denna remiss har sammanställts och bemötts i en samrådsredogörelse. Efter remissen har sjötrafikutredningen genomgått revideringar utifrån inkomna synpunkter och fortsatta analyser.

Trafikförvaltningen föreslår efter remiss och samråd, samt överväganden i relation till övergripande mål för skärgårdstrafiken, ett sammanvägt alternativ för skärgårdstrafikens framtida uppbyggnad och fartygsflottans formering.

### Stockholms Hamnars yttrande

Stockholms Hamnar välkomnar att Region Stockholm fortsätter att utveckla sjötrafiken och ser positivt på att regionen genomför en grundlig utredning och analyser av olika alternativ för denna trafik. Bolaget har tidigare lämnat synpunkter på remiss 1 i ärendet



och följer i detta yttrande upp dessa synpunkter. Bolaget har i viss utsträckning i tidigare skede deltagit i Region Stockholms utredningsarbete och ser positivt på denna utvecklade och reviderade remissversion 2 av sjötrafikutredningen.

Bolaget menar att en utökad kollektivtrafik på vatten har stor potential att bli en väsentlig del av trafiksystemet i regionen med möjlighet att stärka upplevelsen av Stockholm som sjöfartsstad, i linje med Stockholms stads långsiktiga vision ”Möjligheternas Stockholm”. Båtpendling är ett hållbart transportsätt som möjliggör ökad tillgänglighet till både befintliga och planerade bostadsområden, arbetsplatser samt för besöksnäringen viktiga platser.

Bolaget ser en betydande långsiktig potential för en utökad sjötrafik i stockholmsregionen. Stockholmsregionen har i jämförelse med andra europeiska storstäder en omfattande passagerartrafik på vatten. Dock är den i nuläget till största delen koncentrerad till sommarhalvårets turistsäsong och relativt få stockholmare arbetspendlar idag med båt.

Bolagets bedömning är att resandeunderlaget kommer att växa kraftigt i takt med att sjönära områden byggs ut med bostäder och arbetsplatser. Det finns svårigheter att göra scenarier för en sådan utveckling på grund av att de gängse beräkningsmodellerna inte beaktar kvaliteten för resenärerna i tillräcklig utsträckning. Det sker också en snabb teknikutveckling med nya färdmedel som förändrar resmönster och som skulle kunna öka efterfrågan på sjötrafik.

Sammantaget ser Bolaget en betydande risk att efterfrågan på kollektivtrafik på vatten underskattas. Bolaget ser därför positivt på att sjötrafikutredningen föreslår att kollektivtrafiken på vattnet utökas med nya pendelbåtslinjer, samt att pågående och kommande försök med nya pendelbåtslinjer till Vaxholm och Värmdö ämnar fortsätta efter försöksperioderna. Bolaget önskar en nära dialog med regionen i tidigt skede kring planering samt den infrastruktur som krävs.

### **Skärgården och besöksnäringen**

Den remitterade utredningen avser i hög grad skärgårdstrafiken. Trafikförvaltningen har efter remiss och samråd, samt överväganden i relation till övergripande mål för skärgårdstrafiken, konstaterat att inget av de tidigare föreslagna alternativen är genomförbara fullt ut. Därmed föreslås istället ett sammanvägt alternativ för skärgårdstrafikens framtida uppbyggnad och fartygsflottans formering. Övergripande föreslås en skärgårdstrafik som ges förutsättningar att möta den varierande efterfrågan på kollektivtrafik under de olika årstiderna. Detta föreslås uppnås med flexibilitet vad gäller fartygsanvändning, mer renodlade linjer och fortsatt utveckling av anropsstyrd trafik.



Bolaget menar att skärgårdstrafiken behöver ta tillvara besökarens, deltidboendes och fastboendes förutsättningar och intressen. Bolaget vill fortsatt betona vikten av att knutpunkterna i kollektivtrafiken fungerar väl. En förutsättning för en framgångsrik kollektivtrafik på vatten är resenärernas möjligheter att kliva av den vattenburna trafiken för att snabbt kunna förflytta sig vidare med till exempel tunnelbana eller buss. Bolaget efterlyser fortsatta analyser av möjliga bytespunkter mellan kollektivtrafik på vatten och övrig kollektivtrafik i det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen.

Bolaget betonade i tidigare remissyttrande även den särskilt viktig frågan om besöksnäringens behov av effektiva och kvalitativa transporter till attraktiva besöksmål. Stockholmsregionens näringsliv ligger i framkant och ett av de viktigaste områdena är besöksnäringen. Besöksnäringen beskrivs ofta som en viktig näring i möjligheterna med att verka och bo i skärgården och är dessutom en viktig faktor bakom förutsättningarna att förlänga turistsäsongen i Stockholm.

Under högsäsong har besökare och transportföretag dock utmaningar med framkomligheten och det är angeläget att de berörda aktörerna i regionen utreder olika former av behovsanpassad och flexibel sjötrafik för besöksnäringen. Detta gäller inte minst de många färje- och kryssningspassagerare som ankommer till hamnarna i Stockholms innerstad.

Utredningen föreslår i denna reviderade remissversion bland annat en behovs- och säsonganpassad trafik från Strömkajen mot framför allt mellanskärgården, samt i viss mån till norra och södra skärgården. Bolaget anser att den reviderade remissversionen med en skärgårdstrafik, som till större del tar hänsyn till säsongrelaterade fluktuationerna i trafiken, skapar bättre förutsättningar för både besöksnäringen samt de boende i skärgården.

### **Fortsatt arbete och genomförande**

Stockholms Hamnar ser, som nämnts ovan, positivt på att Region Stockholm tar ett helhetsgrepp på regionens sjötrafik. Bolaget efterlyser dock ett mer utförligt resonemang kring genomförandeåtgärder samt ansvarsfördelning och finansiering av ny infrastruktur för kollektivtrafik på vatten. Bolagets 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.

I detta sammanhang vill Stockholms Hamnar även kommentera behovet av nytt tonnage. Det finns, enligt hamnens bedömning, behov av en modernisering av fartygsflottan för



att kunna erbjuda snabba och bekväma resor. Samtidigt bör det beaktas att det nuvarande tonnagets utseende utgör en del av Stockholms kulturhistoria i form av rörlig sjöfart med kulturhistoriskt intressanta fartyg, som bidrar till en attraktiv stadsbild för stockholmare och besökare. Bolaget ser därmed fram emot att ta del av Sjötrafikutredning del 2 som fokuserar på det tonnage som är nödvändigt för att uppfylla de behov som identifierats i denna Sjötrafikutredning del 1.

Regionens sjötrafik kommer i allt ökande grad att påverkas av hårdare krav och mål för att reducera sjöfartens negativa påverkan på miljön. Denna trafik omfattas av riksdagens mål om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med år 2010. För att minska de klimatpåverkande utsläppen från inrikes sjöfart finns förslag att införa nationella regleringar såsom beskattning/koldioxidprissättning på fossilt marint bränsle och att bränslet ska ingå i reduktionsplikten. Även fortsatt utveckling av alternativa framdrivningstekniker och drivmedel, som batteridrift, drift med bränsleceller samt bio- och elektrobränslen, kommer att vara viktiga satsningar för inrikes sjöfart.

Det kommer därmed att krävas att miljö-/klimatprestanda i ännu högre utsträckning än i dag beaktas vid val av framtida tonnage inom den regionala sjötrafiken. Bolaget har möjlighet att spela en roll för denna omställning av transportsektorn, till exempel genom att fungera som en nod och tillhandahålla infrastruktur som möjliggör för hållbara transporter med låga utsläpp både på vatten och på land.

Stockholms Hamnar ser sammanfattningsvis fram emot fortsatt dialog om framtida kollektivtrafik på vattnet och gör bedömningen att det finns möjligheter att nå bred förankring och samsyn mellan de berörda aktörerna.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Sverker Henriksson  
Chef strategi & utveckling