

**Tid** Torsdagen den 27 augusti 2020, kl. 17:00 – 17:40  
**Plats** Stora kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Fredagen den 4 september 2020 §§ 1-6, 11-34, 37-39, 41  
**Anslaget** Måndagen den 7 september 2020 §§ 1-6, 11-34, 37-39, 41

Omedelbart justerade paragrafer

**Justerat** Torsdagen den 27 augusti 2020 §§ 7-10, 35, 36, 40, 42  
**Anslaget** Måndagen den 31 augusti 2020 §§ 7-10, 35, 36, 40, 42

Joakim Larsson

Jan Valeskog

### **Närvarande**

#### **Beslutande ledamöter:**

Joakim Larsson (M), ordföranden  
Jan Valeskog (S), vice ordföranden

Björn Ljung (L)  
Cecilia Obermüller (MP)  
Fredrik Lindstål (C) §§ 1-19, 21-42  
Mikael Valier (KD)  
Sara Stenudd (V)  
Maria Hannäs (V)  
Peter Wallmark (SD)

#### **Tjänstgörande ersättare:**

Linda Jonsson (M)	För Kristina Lutz (M)
Mikael Eskman (M)	För Hans Breismar (M)
Emilia Wikström Melin (S)	För Lisa Carlsson (S)
Erik Sarfors (C) § 20	För Fredrik Lindstål (C)

#### **Ersättare:**

Lennart Tonell (MP)  
Erik Sarfors (C) §§ 1-19, 21-42  
Jonas Santesson (V)  
Jerker Söderlind (SD)

#### **Tjänstemän:**

Dessutom närvarade stadsbyggnadsdirektören Anette Scheibe Lorentzi, nämndsekreterare Rakel Nilsson och Sara Högne, Torleif Falk, Torkel Kjellman, personalföreträdare Luis Lopez §§ 1-9 samt borgarrådssekreterarna Nils Annink, Lovisa Lindholm och Adam Valli Löfgren.

## **§ 8**

**Trafikförvaltningens Sjötrafikutredning del 1.** Svar på remiss från kommunstyrelsen, Dnr 2020-08485-32

### **Beslut**

**Stadsbyggnadsnämnden**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

Stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (L), Cecilia Obermüller (MP), Fredrik Lindstål (C), Mikael Valier (KD):

- 1 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna kontorets utlåtande som svar på remissen.
- 2 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att förordna utredningsalternativ 1.
- 3 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
- 4 Stadsbyggnadsnämnden 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 skärgårdsupplevelsen 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.

#### **Handlingar i ärendet**

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande från den 10 augusti 2020.  
Bil § 8

Tjänsteutlåtandet avser svar på remiss från kommunstyrelsen om Trafikförvaltningens Sjötrafikutredning del 1. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Att omedelbart justera paragrafen.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (L), Cecilia Obermüller (MP), Fredrik Lindstål (C) och Mikael Valier (KD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd m.fl. (V) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag 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 deltidsoende 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 färdssätt leder till betydligt färre turister i skärgården. Skärgårdsupplevelsen för många turister handlar om båtupplevelsen och att kunna åka genom övärlden. 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) Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (L), Cecilia Obermüller (MP), Fredrik Lindstål (C) och Mikael Valier (KD).

**Reservation**

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

Peter Wallmark (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Peter Wallmark m.fl. (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna ställer sig mycket positiva till att, så som föreslås, utveckla pendelbåttrafiken 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, som kontoret skriver, mycket viktigt att koppla ihop sjötrafiksystemet med kollektivtrafiken på land. Kontoret skriver även att det är viktigt 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 av kontoret 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 åligger, menar vi, kontoret att mer i detalj förklara och leda i bevis att, som kontoret skriver, att Alternativ 2 blir tillräckligt bra för turismen. Skrivelsen ”tillräckligt” framstår som vag då det pendlare och turister inte 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.

I kontorets förslag poängteras även betydelsen av att kombinera båt- och cykeltrafik. För en effektiv kollektivtrafik är det 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, som kontoret skriver, förbättra situationen för de fastboende skärgårdsborna, bör självfallet ingå att stärka besöksnäringen i skärgården, som många fastboende är beroende av för sin utkomst.

Utan att i detalj ha studerat de beräkningar som ligger till grund för förordnandet av ”Alternativ 2”, menar vi att det vore positivt med ett tredje förslag för den i och för sig välbehövliga utvecklingen av Stockholms kollektivtrafik på vattnet. Det går självfallet att använda sig av olika trafikmodeller under sommar- respektive vinterhalvåret. Målen för ett sådant omtag bör vara att stärka kollektivtrafiken på vattnet överlag, inte att försämra trafiken för vissa grupper som en förutsättning för förbättringar för andra grupper.

### **Underrättelse**

Kommunstyrelsen ska underrättas om beslutet.