

Handläggare
Jenny Kihlberg
Telefon +46 (0)8-508 27 379Till
Stadsbyggnadsnämnden

Trafikförvaltningens Sjötrafikutredning del 1, svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

Anette Scheibe Lorentzi
StadsbyggnadsdirektörCarolina Fintling Rue
Chef enheten för Strategi och
utveckling

Sammanfattning

Syftet med Sjötrafikutredning del 1 är att utreda behovet av sjötrafik. Det görs med planeringsår 2025 och med en framåtblick på ytterligare cirka 10 år.

Fram till år 2025 planeras det för utredningar i flera steg. Den första delen av Sjötrafikutredningen belyser behovsbilden av sjötrafiksystemet samt anger effektmål. I den andra delen föreslås inriktning på investeringar av fartyg baserat på första delens utredning av vilken omfattning trafiken ska ha.

Sjötrafik finns idag både i skärgårdsmiljö och i mer stadsnära miljö. Sjötrafikutredningen del 1 utreder det sammantagna behovet för sjötrafiksystemet och hur det kan kopplas ihop med kollektivtrafiksystemet på land mer effektivt.

Från och med år 2020 fram till 2024 ska försök med pendelbåttrafik Strömkajen–Slussen–Vaxholm–Rindö och Strömkajen–Slussen–Värmdö genomföras. Utredningen föreslår

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

också att två nya linjer, Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan, ska införas.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till att nyttja vattenvägarna för kollektivtrafik och att utveckla pendelbåttrafiken inom kommunens gränser. Kontoret instämmer även i att det är mycket viktigt att koppla ihop sjötrafiksystemet med kollektivtrafiken på land. Av de två utredningsalternativ för ett framtida sjötrafikupplägg föredrar kontoret alternativ 2 som i större grad ska gynna pendlingen.

Kontoret anser också att Trafikförvaltningen tillsammans med staden kontinuerligt behöver identifiera och utreda vilka delar av staden som är möjliga att utveckla med ny pendelbåttrafik i samband med att staden växer. I det sammanhanget är det viktigt att identifiera var nya brygglägen bör placeras och hur det kopplas samman med bebyggelsen på ett attraktivt sätt och kollektivtrafiken på land.

Utlåtande

Ärendet

Trafikförvaltning har skickat Sjötrafikutredning del 1 på remiss till kommuner, Länsstyrelsen, Trafikverket, kommersiella kollektivtrafikaktörer, intresseorganisationer för fast- och deltidsboende samt näringsidkare i skärgården. Stockholms stad är en av remissinstanserna och Kommunstyrelsen har i sin tur remitterat ut ärendet till stadsbyggnadsnämnden, stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och stadsdelsnämnderna. Kommunstyrelsen önskar svar senast den 15 september 2020.

Stadsbyggnadskontoret har samrått med Trafikkontoret vid framtagandet av detta tjänsteutlåtande.

Sammanfattning av remissen

Syftet med sjötrafikutredning del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsår 2025 med en framåtblick på ytterligare cirka 10 år. Ett viktigt mål för utredningen är att genomföra arbetet i samverkan med relevanta aktörer i regionen. Utredningen ska visa på sjötrafikens samlade utformning i Mälaren, Saltsjön och i Stockholms skärgård.

Även andra delar av sjötrafiksystemet utreds översiktligt. Det handlar exempelvis om kopplingar till andra trafikslag,

tillgänglighet (fysisk samt upplevd), resenärsmiljöer, depåfunktioner samt utformning av trafikbryggor.

Effekter som sjötrafikutredning del 1 ska uppnå är att tillsammans med övrig allmän kollektivtrafik öka den regionala tillgängligheten – för såväl stadsnära trafik som till skärgården, korta restider och planera kollektivtrafiken resurseffektivt.

Trafikförvaltningen har i Sjöutredning del 1 tagit fram två utredningsalternativ för ett framtida sjötrafikupplägg. Det är:

1. Det första handlar om att i stort fortsätta på samma sätt som idag där trafiken förväntas öka i takt med att regionen växer och behovet av stadsnära sjötrafik förväntas öka. I alternativet föreslås fyra tidigare studerade pendelbåtlinjer. För skärgårdstrafiken bedöms detta alternativ inte innebära några stora trafikförändringar.
2. Utredningsalternativ 2 handlar om att den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg minskas i syfte att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården. Resor till skärgården kommer i större utsträckning att behöva nyttja landkollektivtrafiken till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Sjötrafiken som utgår från Stockholm förväntas vara befintlig pendelbåttrafik samt de fyra tidigare studerade pendelbåtlinjerna (i likhet med utredningsalternativ 1).

Trafikförvaltningen förordar alternativ 2.

I dagsläget finns det pendelbåttrafik mellan Nybroplan–Lidingö (linje 80), Slussen–Djurgården (linje 82) och Ekerö (Tappström) – Klara Mälarstrand (linje 89).

Från och med år 2020 fram till 2024 ska försök med pendelbåttrafik mellan Strömkajen – Slussen – Vaxholm–Rindö och Strömkajen – Slussen – Värmdö genomföras. Utredningen föreslår också att två nya linjer, Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan, ska införas.



Figur 1: Förslag till ny pendelbåtslinje Norra Ulvsunda–Gamla Stan



Figur 2: Förslag till ny pendelbåtslinje Norra Ulvsunda–Hägersten

Det pågår en dialog mellan staden och trafikförvaltningen om gränsdragning kring bryggor inom Stockholm stad inom ramen för den sjötrafikutredning som tagits fram. Arbetet med gränsdragning och ansvarsfördelning kommer att fortskrida.

Kontorets synpunkter

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till att utnyttja vattenvägarna för kollektivtrafik och att utveckla pendelbåtstrafiken inom kommunens gränser och bättre koppla det till kollektivtrafiken på land. Stadsbyggnadskontoret anser att pendelbåtstrafiken bidrar till goda resmöjligheter, en attraktiv och hållbar stad.

Angående de två utredningsalternativ för ett framtida sjötrafikupplägg som föreslås i Sjöutredning del 1 är alternativ 2 även ur Stadsbyggnadskontorets synpunkt ett bättre alternativ. Utredningsalternativ 2 innebär mindre fartyg och tätare turer året runt jämfört med alternativ 1 som innebär större fartyg sommartid och lägre turtäthet. Alternativ 2 bedöms därmed vara bättre för pendlare och något sämre för turister och besökare. Kontoret bedömer att det blir tillräckligt bra för turismen i alternativet så att prioriteringen av vardagspendling för de boende under hela året kan prioriteras och därmed kunna bidra till minskat tryck på både bil- och övrig kollektivtrafik.

Pendelbåtstrafiken

Det är mycket positivt att man fortsatt planerar utveckla två nya pendelbåtslinjer från N Ulvsunda hpl/Bällstahamn, som kommer att bli ett nav i ett stort stadsutvecklingsområde, där staden beräknar få cirka 30 000 invånare i pågående detaljplanering i närområdet kring Bromma Flygplats. Tidpunkten för när det nya linjerna kan börja köra påverkas av att delar av kajkonstruktionen ska byggas om samt av pågående och planerade rivningar av byggnader.

Det kommer beräkningsvis att ta till cirka år 2026 innan detaljplanen för Bällstahamnsområdet, där staden planerar för pendelbåtsstationen, samt vattendomsprocessen är klara. Detta pga. att stadsbyggnadskontoret ännu inte har byggaktörerna med i detaljplaneprocessen, utan jobbar med övergripande utredningar för att tydliggöra de komplexa förutsättningarna på denna plats. Utbyggnaden av området kommer att ske etappvis och beräknas genomföras under ca 10-15 år efter detaljplanens antagande. Det är därför viktigt att frågan samordnas med stadens förvaltningar och att det finns trafiksäkra kopplingar samt ett större befolkningsunderlag på plats då man börjar testköra linjerna.

Angående avsnittet om avfärdad sjötrafik, så anser stadsbyggnadskontoret att vissa av de avfärdade linjeförslagen på längre sikt kan komma att fungera för att avlasta och komplettera högt belastad spårtrafik. Exempel på linjer som nämns i utredningen är:

- Järfälla – Hässelby – Blackeberg – Nockeby – Bromma – Stockholm
- Ulvsunda – Karlberg – Stadshagen – Karlbergssjön – Stockholm central

Kombinationsresa båt + cykel

För en effektiv kollektivtrafik är det viktigt att cykeln kan vara en del av resan. Det är därför även viktigt att kunna förbereda för att fartygen kan ta med cykel på färjan samt att trafiksäkra, attraktiva och trygga gång och cykelkopplingar byggs ut till/från alla hållplatser. Staden och trafikförvaltningen behöver fortsätta samarbeta så att kombinationsresan båt-cykel kan fungera så bra som möjligt.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

SLUT