

Förslag till yttrande

Dnr: NTN 2020/122

TN 2019-0440

Region Stockholm

Förslag till yttrande på remiss Sjötrafikutredning del I

Utgångspunkter, omfattning och mål

Nacka kommun uppskattar att sjötrafikens upplägg nu kommer att bli en del i en helhet tillsammans med markbunden kollektivtrafik. För en kommun med stor bebyggelseutveckling i vattennära lägen, samt en exceptionell resandeutveckling för befintlig pendelbåttrafik är det av största vikt att även det vattenväga resandet fungerar och kan utvecklas på bästa möjliga sätt. Kommunen ser också fram emot sjötrafikutredning del 2 där nytt tonnage, ensad biljetthantering och priser samt samordnade tidtabeller utreds. Det är av största vikt för våra medborgare att kollektivtrafiken är en helhet med lika villkor, oavsett om det gäller buss, spår eller båt.

Planeringshorisonten för sjötrafikutredning del 1 gäller för åren 2025 och ca 10 år framåt. Trots att det är efter att tunnelbanan står klar till Nacka och att mycket annan infrastruktur i länet har tillkommit, syns inte några större förändringar i trafikutbudet på vatten avseende pendelbåt. I det pågående arbetet med kollektivtrafikplan 2050 refereras det till denna utredning för att få en bild av det kommande sjötrafiknätet, men eftersom tidsramarna skiljer sig åt saknas en riktigt visionär bild av framtiden. Nacka ser gärna att en sådan bild förtydligas liksom en hantering av de saknade åren mellan 2035 och 2050, särskilt då regionens mål så tydligt pekar på att få en helhet i kollektivtrafiken oavsett trafikslag.

Avseende mål för sjötrafiken listas ett antal sådana, men de ges ingen vikt i förhållande till varandra. Kommunen undrar på vilka platser bör till exempel restidsvinster eller avlastningseffekter väga tyngre än andra faktorer och varför? Detta saknas i resonemanget om målkonflikter under rubrik *3.8 Målkonflikter och hantering*. En kompletterande del om detta vore önskvärt, även med exempel på sträckor för en bättre förståelse för avvägningarna.

Vad gäller planering för stadsnära sjötrafik skriver regionen bland annat att restidsvinster och avlastning på väg- och spårnät samt bytespunkter eftersträvas, liksom att knyta ihop olika delar av den centrala regionen. Samtidigt noteras att pendelbåttrafiken ska uppnå samhällsnytta i form av utvidgad utbildnings- och arbetsmarknadsregion, minskning av klimatpåverkan och ökad tillgång till fritidsaktiviteter. Regionerna ser vidare att nya reserelationer kan uppstå i synnerhet med beaktande av kombinationsresor cykel-sjötrafik-cykel. Just nya reserelationer anser kommunerna bör uppmärksammas tydligare, resandet med båttrafik bör värderas i sin egen rätt, det vill säga i förhållande till egna fördelar och nyttor, inte enkom i relation till andra trafikslag och landburen trafik. Förutom potentialen för ökat kombinationsresande med cykel och båt (något som inte annan kollektivtrafik har i lika hög utsträckning), är exempelvis pålitligheten i restider en positiv faktor. Det är något som landburen (kollektiv)trafik inte kan uppvisa i samma utsträckning på grund av trängsel, incidenter och olyckor som skapar stopp i infrastrukturen. Sårbarhetsperspektivet bör också lyftas fram, där exempelvis broar kan stängas av. I takt med de kommande årens stora ut- och ombyggnader från flera av regionens parter bör pålitliga trafikslag värderas högt, även om den totala restiden må vara något längre från vissa platser. För resenärer längre ut i skärgården med avsevärt längre restid har Nacka kommun full förståelse för att den totala restiden får större vikt, och kommunerna ställer sig positiv till det upplägg i form av alternativ 2 som utredningen förordar. Ytterligare en positiv faktor till fördel för båttrafiken är möjligheten till avkoppling och upplevelser som värderas på ett helt annat sätt jämfört med att resa med buss eller tåg.

I nuläget saknas avtal för de flesta av sjötrafikens trafikerade bryggor och de ägs i huvudsak av Trafikverket, kommuner eller enskilda föreningar. För ett robust och pålitligt framtida sjötrafiksystem anser Nacka kommun att sådana avtal bör komma till stånd. Med avtal som tydliggör ansvarsförhållanden, standard och drift skapas en tydlighet mot resenärerna, men också för infrastrukturhållaren. Vidare kan det öppna upp för en kommande möjlighet att söka medfinansiering för investeringar från till exempel länsplan.

Åtgärder och utredningsalternativ

Regionerna förordar i sjötrafikutredning del 1 den inriktning kallad utredningsalternativ 2, vilket möjliggör en förstärkt trafik på helårsbasis och med ett utökat turutbud samt längre trafikdygn mellan kärnöar och replipunkter samt även andra öar med behov av trafik. För Nackas del betyder det en förstärkt utveckling av trafik till södra skärgården i Saltsjöbaden, då med mindre, men fler fartyg, för vidare färd ut i skärgården. Den mest kapacitetsstarka kollektivtrafikkopplingen till Saltsjöbaden är Saltsjöbanan. Kommunerna anser att det är viktigt att regionerna fortsätter upprustningen av Saltsjöbanan och säkerställer framtida investeringar såsom nya vagnar för minskad miljöpåverkan i form av buller, liksom ökad turtäthet genom mötesspår. I kommande utredningar likt *Åtgärdsvalsanalys Saltsjöbanan* och *Konsekvenser av tunnelbanans försening* där ett större nyttjande av Saltsjöbanan är ett troligt scenario, bör detta perspektiv också följas med.

Sammanfattningsvis ställer sig Nacka kommun positiv till utredningsalternativ 2 och ser de fördelar som utredningen beskriver avseende skärgårdstrafiken med Waxholmsbolaget som varumärke. Det är också positivt att binda ihop pendelbåtstrafiken med övrig sjötrafik samt med den landburna kollektivtrafiken. Men nuvarande inriktning har inneburit att fåtalet nya pendelbåtlinjer har tillkommit och dessa baseras på tidigare utredningar vilket innebär kopplingar med sjötrafik på sträckorna Norra Ulvsunda–Gamla Stan och Norra Ulvsunda–Hägersten. Likaså förutsätts kommande försök med nya pendelbåtlinjer till Vaxholm och Värmdö fortgå. Nacka kommun är positiva till de kommande försöken som berör kommunen med försökslinje 1 med stopp i Nacka strand och Hasseludden (troligen även Telegrafberget), samt linje 2 med stopp i Riset. Samtliga är platser med fortsatt utveckling och inflyttning av nya resenärer. Nacka kommun vill se en utveckling av pendelbåtstrafiken och en utvidgning av föreslagen inriktning med sjötrafik som komplement till övrig kollektivtrafik i form av sjötrafik på egna villkor. Här bör den starkt positiva resandeutvecklingen för nuvarande pendelbåtlinje 80 vägas in till Nackas fördel. Förklaringen anser regionen själva delvis ligga i att pendelbåtarna trafikförsörjer områden som på senare tid exploaterats med bostäder och till viss del arbetsplatser. Detta kommer Nacka kommun att fortsätta med, även i andra vattennära lägen i närhet till länets mest centrala delar. Områden som med fördel skulle kunna ha pendelbåtstrafik är Fisksätra, Tollare och Skuru. På längre sikt kommer Bergs gård med cirka 2000 bostäder som bör kollektivtrafikförsörjas både land- och vattenvägen. Naturligtvis bör resurseffektivitet i det totala kollektivtrafiksystemet bedömas, men för att åstadkomma tillgänglighet och hållbarhet i regionen anser Nacka kommun att en ännu större utvecklingspotential finns. Möjligen kan detta bedömas först efter att nytt tonnage och nya förutsättningar för Waxholmstrafiken enligt utredningsalternativ 2 finns på plats, men fortsatta studier behövs.

Generellt anser kommunen att det är sammankopplingen av viktiga målpunkter som bör vara fokus, snarare än att ta utgångspunkt i befintligt kollektivtrafiksystem till land. Även om nya landburna länkar tillkommer såsom Förbifart Stockholm eller en eventuell Östlig förbindelse där buss kan köra, betyder inte det att vattenvägen i delvis samma relation inte behövs. Exempelvis kan man inte cykla i motorvägstunnlar, medan det går att ta med cykel på båt. Det är helt enkelt olika målgrupper med olika syften som alla behöver omhändertas. Potentialen för ett hållbart resande med cykel och båt, som utredningen också lyfter, vill Nacka kommun förstärka. Naturligtvis är inte utvecklingen för den landburna trafiken oviktig. För Nackas del är det en stor osäkerhetsfaktor att exempelvis stängningar av Södra länken ökar, liksom stängningstiden. Incidenterna på bygget av den nya Skurubron visar också på stora trafikpåverkande följd effekter. Även om åtgärder genomförts och genomförs i Henriksdal och Slussen är det fortfarande trångt där. För att erbjuda ett robust (kollektiv)trafiksystem är även vattenvägen viktig. Det minskar sårbarheten i systemet och medger större flexibilitet i händelse av olycka.

I nästa skede emotser Nacka kommun ett säkerställande av standard i bytespunkter i form av byte mellan buss och båt eller mellan cykel och båt. Det förutsätter även möjlighet för god cykelparkering, och allmänna angörande vägar med god standard för buss och cykel. På



lämpliga platser längre ut i systemet kan det också finnas fog för utrymme för infartsparkering med bil.

Mats Gerdau
Ordförande
Kommunstyrelsen
Natur- och trafiknämnden

Mats Bohman
Trafik- och fastighetsdirektör
Stadsledningskontoret